



El Pajaro Jai

Bootsbau im Urwald

Es wird neun Uhr, als ich unter Motor von meinem geschützten und ruhigen Ankerplatz zwischen der Isla Grande und der Isla Encanto, Spanisch für „die Zauberhafte“, ablegen kann. Ich bin für einen Monat allein an Bord unserer 34-Fuß-Slup *NORD*. Noch zählen auf unserer Yacht aus dem Baujahr 1977 weder Rollfock noch eine elektrische Ankerwinde zum Standard, und gegen die unerbittliche panamesische Tropensonne hilft jetzt in der Trockenzeit Anfang Januar nur großflächiges Abdecken aller Segel und des Cockpits. Ich bin mitten im Gebiet des Golfo de San Miguel im Einzugsgebiet des Darien, des größten zusammenhängenden Regenwaldgebietes von Mittelamerika. Viele Flüsse laden ein zur Erkundung. Mein heutiges Ziel ist der oberste noch schiffbare Teil des Rio Sabana mit dem Dorf Boca de Lara. Ich passiere La Palma, das Verwaltungszentrum der Provinz Darien und wundere mich über dessen Namen: von Palmen keine Spur! Haus an Haus, jedes auf Stützen gebaut und mit Wellblech gedeckt. Ein kleiner Flugplatz, eine größere Schule und ein Postgebäude bilden den Kern des Viertausend-Seelen-Ortes, welcher

nur auf dem Wasserweg erreichbar ist. Direkt gegenüber von La Palma befindet sich die Halbinsel Sabana, von wo aus am 29. September 1513 Vasco Balboa als erster Europäer das große Meer erblickt haben soll. Er nannte es die „Südsee“.

Hier in La Palma soll ein US-Amerikaner seit über zehn Jahren eine Segelyacht im Bau haben. Alle, die ich danach frage, scheinen den Gringo zu kennen – Jim, oder Jaime, wie sie ihn auf Spanisch nennen. Roberto, der das dem Verfall überlassene Verwaltungsgebäude des ehemaligen Sägewerks für sich wohnbar macht, spricht mit Respekt von ihm. „Es un buen hombre!“ – er ist ein guter Mann – und das Wort Gringo klingt aus seinem Munde ehrfurchtsvoll, nicht abwertend. Seit April schwimme das Schiff, und die Masten – „hasta el cielo!“ – reichen bis in den Himmel. Roberto unterstreicht seine Aussage mit ausgestrecktem Arm. Ich muss gestehen, dass ich den überschwenglichen Schilderungen mit Zurückhaltung lauschte. Ich konnte mir schlecht vorstellen, wie an solch einem abgelegenen Ort eine seetüchtige Yacht von über dreißig Meter Länge gebaut werden sollte.



Morgenstimmung in Boca de Lara

Boote zu bauen ist eine Kunst, Yachten zu bauen eine höhere. Soll eine Yacht im Urwald entstehen, bedarf es einer gewissen Vorbereitung und eines Zeitplans, der für viele die Grenze des Machbaren überschreitet. Eine Bericht von Rolf Erne



Exklusiver Bootsbau mit einfachsten Mitteln

Kaum dass ich die kleine Bucht am Ende von La Palma erreicht habe, sehe ich die stolz am Ufer neben einer Holzpier liegende PAJARO JAI (halb Spanisch und halb Chocoe für einen phoenix-ähnlichen Vogel). Nachdem ich den Anker etwa dreißig Meter außerhalb des Piers im kiesigen Grund eingegraben habe, rudere ich zum Schiff. „Sind Sie der Amerikaner, der hier im Dschungel dieses Schiff baut?“ – rufe ich hinauf, und mit einem breiten Lachen lädt mich Jim ein, an Bord zu kommen. Da ich aber ein dringendes Telefonat nach Hause erledigen muss und die Zeitverschiebung von sechs Stunden keinen Aufschub duldet, bitte ich ihn zuerst um Erlaubnis, das Werftgelände durchqueren zu können. „Kein Problem, ruf nach mir, wenn du zurück bist.“ Ich übersteige auf das Ufer gezogene Cayucos mit Außenborder, verrostete Stahlträger, alternde Holzbalken und ausgebrauchte Gerätschaften – es sieht auf jedem Werftgelände der Welt gleich aus. Neugierig suche ich meinen Weg durch die mit Wellblech überdachten Holzstapel und den Maschinenpark und gelange auf einem schmalen Pfad nach etwa hundert Metern zum öffentlichen Telefon. Der blaue „Cable&Wireless“-Kasten hängt an einer Hauswand, daneben spielen am Boden zwei Kinder. Noch bevor sie auf meine Frage „Funciona?“ antworten können, läutet das Telefon. Aus der nebenstehenden Hütte läuft ein junges Mädchen herbei, hebt den Hörer ab und entschwindet nach einem kurzen „Quien? Si. Un ratito“ – Wen? Ja. Moment. So bleibt mir nichts anderes übrig, als geduldig zu warten, bis die gesuchte Person erscheint, bevor ich mein Gespräch erledigen kann.

Auf dem Rückweg sind die hohen Holzmasten weit über die flachen Wellblechgebäude der Werft hinweg sichtbar. Ein verrückter Gegensatz: Die verwahrlost wirkende, wandlose und von Palmen umstandene Produktionsstätte – und dahinter die elegante Yacht. Beim Nähertreten bewundere ich als Erstes die stabverleimten Bäume für Groß und Besan. Wie immer, wenn ich schöne Holzarbeiten zu sehen bekomme, kann ich es nicht lassen, sanft mit den Handflächen die lackierten Seiten zu streichen. Nur wenig daneben schweißst ein Arbeiter Chromstahlstücke mit Elektroden zusammen. Er unterbricht seine Arbeit und ich erfahre, dass sämtliche Inoxarbeiten vor Ort nach Maß hergestellt werden. Das Rohmaterial muss allerdings aus den USA hergeschafft werden. Pfusch wird hier offensichtlich nicht geduldet, kein einziger Schweißeinschluss ist zu sehen, und die Rundungen weisen saubere Übergänge und Radien auf. Was mir ebenfalls auffällt, ist der gute Zustand des Maschinenparks – durchaus keine Selbstverständlichkeit in diesen Weltgegenden. Und zudem scheint es an nichts zu fehlen – sogar eine mobile, benzinbetriebene Baumstammsäge hat Jim mitgebracht. Wer hier ein solches Schiff bauen will, muss zweifellos für eine möglichst große Eigenständigkeit sorgen – und viel Zeit und Geduld haben. Seit der Kiellegung am 2. Januar 1996 sind immerhin schon zehn Jahre vergangen!



Die Werft im Urwald, schon logistisch eine Meisterleistung

Ich finde Jim unter Deck. „Woher ich das ganze Know-how habe? Ich habe schon einige Boote gebaut. Es sind eigentlich immer dieselben Grundprinzipien – nur ist hier halt alles ein bisschen größer und schwerer!“ Jim lächelt dabei ein wenig, und es wird klar, dass er nicht von der Sorte Mensch ist, die ihre Leistungen und Fähigkeiten an die große Glocke hängen. Er wolle möglichst selber mit anpacken. Zudem komme er seit 36 Jahren in diese Gegend und kenne die meisten Leute sehr gut. Auf derselben Werft lief im Jahre 1986 schon seine erste Yacht vom Stapel, welche am 2. Januar 1995 in einem tropischen Sturm vor Jamaica auf Grund lief und sank. Jim Brunton kam zum ersten Mal 1967 als Freiwilliger des US-Peace-Corps in den Urwald des Darien und in Kontakt mit den Chocoe-Indios im Dorf Mogue. „Diese Menschen hatten Würde, Schönheit und eine intakte Kultur, und ich begann zu befürchten, dass meine Anwesenheit etwas von alledem zerstören könnte. Würde ich irgendwie etwas beitragen können, damit ihre Zukunft eine bessere wäre?“ Die Darien-Provinz im östlichen Panama bietet Lebensraum für drei indianische Stämme: Kunas, Wounaan und Embera – die beiden letztgenannten werden auch Chocoe genannt. Die Eingeborenen sahen und sehen sich hier durch eindringende Farmer und internationale Holzkonzerne einem starken Druck ausgesetzt und laufen Gefahr, ihr jahrhundertlang genutztes Stammesgebiet nach und nach zu verlieren. Die Menschen in Mogue sind sich der Bedeutung dieser Entwicklung sehr bewusst und wissen, was auf dem Spiel steht. Sie suchen aktiv nach Möglichkeiten,

ihre Rechte zu sichern und ihre Kultur und das Stammesgebiet zu schützen. Seit seiner Zeit als Peace-Corps-Mitglied versuchte Jim den Chocoe aufzuzeigen, wie sie aus den Hartholzbäumen einen besseren ökonomischen Nutzen ziehen können. So kam es Anfang der achtziger Jahre zum Bau der ersten PAJARO JAI und später zur Produktion von exklusiven Gartenmöbeln aus Tropenholz, welche in Panama gefertigt und in Maine verkauft werden. Der Erlös fließt zu einhundert Prozent in das Dorf. „Der Schlüssel zu allem ist, die Menschen die Arbeiten selber ausführen zu lassen. Die Chocoe sind geschickte Handwerker, und was sie in diesen Projekten durch meine Unterstützung lernen, bringt sie weiter. Wir können ökologische oder ökonomische Probleme nicht lösen mit Band-Aids. Geld allein bringt manchmal sogar Aktivitäten zum Stillstand. So bringen die Produkte aus drei Hartholzbäumen laut Jim den Chocoe mehr Einkünfte als das gesamte verfügbare Weideland des Dorfes. „Trotz aller Einsicht und allen Bemühungen zum Schutz ist die Zerstörung des Urwalds weltweit immer noch steigend“, sagt er. „Irgendetwas läuft schief!“ Seit dem Jahre 1989, dem Gründungsjahr der gemeinnützigen „Pajaro Jai Foundation“, fließt ein Großteil der Gewinne von JAB Enterprises, Jims Softwarefirma in Westport, Neuengland, in seine privaten Entwicklungsprojekte.

Der Yacht PAJARO JAI kommt dabei eine Schlüsselstellung zu. „Sie soll, wie schon die erste Yacht gleichen Namens, eine Brücke sein, um Leute aus verschiedenen Bereichen und Ländern zusammenzubringen, damit sie in diesem

förderlichen Rahmen Lösungen für anstehende Sozial- und Umweltprobleme diskutieren und ausarbeiten können.“ Dieselben Eingeborenen aus Mogue, welche PAJARO JAI in mehr als zehn Jahren erbaut haben, werden als Crew das Schiff segeln und in ihrer farbenfrohen Tracht in jedem Hafen auf die Anliegen der Stiftung und die Probleme der eingeborenen Völker aufmerksam machen. Die Odyssee soll PAJARO JAI von Washington aus nach New York, London, Barcelona, Hamburg, Amsterdam, Rom, Athen, Hongkong, Tokyo und nach San Francisco führen.

Nur einmal hat Jim während seiner Ausführungen die Arbeit für einen Augenblick beiseite gelegt: als er erzählt, wie er nach Washington segeln wolle. Ich lasse ihn weiterarbeiten und sehe mich im Schiff um. Die Kabinen – jede aus einem anderen Holz gefertigt – sind beinahe fertiggestellt. Da und dort fehlen die Bodenabdeckungen und lassen den Blick frei auf die Spanten aus Eisenholz. Rund 100 Bäume wurden dafür verarbeitet. Der Rumpf aus fünf Zentimeter dicker gelber Zeder wurde kalt aufgeplankt. Das Deckshaus und das Deck sind ebenfalls aus gelber Zeder gefertigt, Letzteres zusätzlich mit einem Teakdeck belegt. 278 Quadratmeter



Jedes Detail kann als handwerkliche Meisterleistung bezeichnet werden

Das Rigg steht kurz vor der Vollendung und wird später 278 Quadratmeter Segel tragen

Segelfläche und ein relativ flaches Unterwasserschiff mit dreißig Tonnen Bleikiel versprechen ein schnelles Raumschotsegeln. Im Salon und späterem Herz der schwimmenden Begegnungsstätte gibt es noch einiges zu tun. Die Einbauten aus Rosenholz, die wunderschön geschnitzten Flussgarnelen auf den Armlehnen und die bereit liegenden „Magischen Stäbe“ der Chocoe-Häuptlinge für die Zwischenwand geben mir aber einen Eindruck von der späteren Schönheit. Noch fehlen mit Ausnahme der Maschinenanlage sämtliche technische Einbauten wie Toiletten, Pantry und Navigationsinstrumente.

„Ja, rund 100 Bäume“, antwortet Jim. Offensichtlich hat er den Unterton in meiner Frage gehört. „Alle Bootsbauer aus dem Dorf sind Farmer. Anstelle des Schiffbaus hätten sie in dieser Zeit tausende Bäume gefällt und abgebrannt, um Land zum Anbau von Nahrung oder für die Tierhaltung zu gewinnen. Holzgewinnung im Darien ist auch in Zukunft eine Realität. Nicht zuletzt beweist der höhere Preis, den unsere Stiftung für Stämme aus nachhaltiger Holzgewinnung zahlt, den großen Holzgesellschaften, dass sich Umweltschutz auch lohnen kann.“

„Wieso machst du das?“ – „Meine Eltern lehrten mich, dass wir eine großartige Welt geerbt haben, welche nicht großartig bleiben wird, wenn wir nichts dazu beitragen.“

„Nimm dir ruhig mehr Zeit“, bedeutet mir Jim im Weggehen. Er hat noch viel zu tun und ich möchte ihn nicht weiter aufhalten. „Im April wird sie wegsegeln“, lautet seine optimistische Antwort auf meine letzte Frage.

Kurze Zeit später mache ich mich ebenfalls wieder auf





Die PAJARO JAI neben unserer Nord

den Weg. Da ich das obere Ende des Rio Sabana heute nun nicht mehr erreichen kann, drehe ich nach zwei Seemeilen Fahrt flussaufwärts nach Steuerbord in den kleinen Nebenfluss „Estero Ñopo“ ein. Nach etwa 400 Metern erreiche ich vor einer Dreiergabelung dieses Nebenarms das Ende des schiffbaren Bereichs. Nach einem geruhsamen Nachmittag genieße ich beim Eindunkeln das Gezwitscher der vielen Vögel, die Geräusche der Insekten und das Kreischen der Papageienpaare, welche alle in einer Richtung mein schwimmendes Heim überflattern. Nur zwanzig Meter trennen mich von der undurchdringlichen grünen Blätterwand.

Am nächsten Morgen geht es auf dem Rio Sabana endgültig flussaufwärts. Mit auflaufender Flut motore ich zügig nordwärts. Der Fluss wird auf den letzten drei Kilometern stets enger, und die Wassertiefe unter dem Kiel nimmt entsprechend ab – teilweise bleiben bei Flut nur noch gerade zweieinhalb Meter, außerhalb des Fahrwassers fällt das Lot auch schon mal unter einen Meter. Ich gehe dann schleunigst vom Gas und suche mir den Weg dorthin, wo die Tiefe wieder zunimmt. Generell gibt es bei Flussfahrten zwei Grundregeln: Fahre nur bei steigender Flut, dann kommst du, wenn du auffährst, automatisch wieder los – und zweitens: Halte dich in Flussbiegungen an die Außenseite.

Ich gelange mit langsamer Fahrt bis vor das Dorf „Boca de Lara“. Die Menschen am Ufer winken, und ich rufe ihnen zu, ich würde wiederkommen. Die Kinder hängen wie Trauben an der Reling und erhalten jedes ein Bonbon. Für mich ist hier das Ankern wegen meines Tiefgangs nicht möglich, aber etwa 800 Meter flussabwärts kann ich in einer Flussbiegung mit zwei Ankern vermuren. Ich taste unter langsamer Fahrt mit dem Echo-

lot den Boden ab und setze dann Bug- und Heckanker, um beim Kentern der Tide oder aufkommendem Wind nicht auf die naheliegende Schlammbank gedrückt zu werden. Mit dem Beiboot mache ich mich am Nachmittag auf zum Dorf. Die zum Stamm der Wounaan gehörenden Bewohner dieser Gegend sind bekannt für ihr Kunsthandwerk. Die Frauen weben aus feinen, natürlich gefärbten und aufgesplitteten Pflanzenfasern Körbe mit wunderschönen Mustern, und die Männer schnitzen aus dem sehr harten und je nach Maserung rötlich-schwarzen „Cocobolo“-Holz Tierfiguren. Ich möchte mir hier wenn möglich aus Cocobolo einen Ersatz für mein abgebrochenes Gaff schnitzen lassen. Ich werde am Ufer schon begrüßt von vielen Kindern und von Enrigelio – dem vom Dorf Beauftragten für Kontakte mit Besuchern. Ich frage, ob für das Betreten des Dorfes eine Genehmigung des Ortsvorstehers nötig sei und erkläre ihm mein Vorhaben mit dem Gaff. Von Anfang an spüre ich im Dorf eine wohlwollende, angenehme und heitere Stimmung. Ich werde begrüßt und grüße freundlich lächelnd zurück. Ich erfahre von Enrigelio viel Interessantes über das Dorf und seine Umgebung und bin wieder einmal froh, die Landessprache zu sprechen. Untereinander sprechen die Wounaan aber ihre eigene Stammessprache. Da und dort sieht man ältere Frauen „obenohne“ und fast alle der Dorfbewohner haben aufgemalte geometrische Körperzeichnungen. Narcilio sei der Mann für meine Gaff-Schnitzerei, meint Enrigelio und führt mich zu ihm. Nach einigen Erklärungen, Fragen und Abwägungen werden wir handels-einig. Für fünfundzwanzig Dollar würde mir Narcilio mein Gaff bis spätestens übermorgen herstellen. Wegen der Rückkehr meiner Freundin nach Panama



Hält der Anker, kommen die Kinder

bin ich etwas in Eile, und da ich mir in der Werft bei Jim heute noch einige besondere Holzstücke beschaffen will, lasse ich die erste Flussfahrtregel außer Acht und mache mich mit bereits ablaufender Tide um halb acht am Morgen auf den Weg.

Den Gashebel stets handlungsbereit in der Hand, die Pinne zwischen den Beinen und das Auge stets zwischen dem Flussufer, dem trüben Wasser und dem Echolot hin und her schweifend taste ich meinen Weg flussabwärts. Bei den ersten Anzeichen von kritischen Stellen reduziere ich meine Geschwindigkeit drastisch und vermag mit Tiefenangaben von meist mehr als achtzig Zentimeter unter dem Kiel der Wasserrinne zu folgen. Als ich die letzte der kritischen Biegungen hinter mir habe, halte ich mich in einer längeren geraden Strecke eher in der Flussmitte – und dann geschieht es: ein sanftes Heben des Rumpfes, eine kleine Erschütterung. Das unbedingt zu Vermeidende ist eingetreten: Ich bin aufgelaufen.

Die ersten Reaktionen kommen schnell und der Situation entsprechend: volle Kraft zurück – immer dorthin raus, wo man hergekommen ist, sagt die Regel. Doch in einem Fluss mit ablaufender Tide hat ein normaler Propeller im Rückwärtsgang keine Chance. Es wird definitiv – ich habe ein ziemliches Problem. Mit vollem Schub vor und zurück vermag ich den Rumpf etwas zu bewegen, jedoch dreht mich die Strömung um meine Achse in genau die Richtung, in die ich nicht noch weiter will. In den folgenden anderthalb Stunden schaffe ich es zusammen mit Juan-Ignacio und Javier, zwei mir zu Hilfe paddelnden Männern aus Boca de Lara, NØRD mithilfe des Hauptankers, fünf zusammengeknoteten Leinen vom Großfall zu einem Mangrovenstrunk am Flussufer

und den beiden Spinnakerbäumen als behelfsmäßige Wattstützen so weit zu stabilisieren, dass der GFK-Rumpf nicht auf die teilweise scharfkantigen Steine und Kiesel zu liegen kommt. Der Wasserstand fällt in zehn Minuten um rund zehn Zentimeter – und es sind noch fast drei Stunden bis zum berechneten Tiefststand! Mein Gehirn rast, das Herz steht mir ganz weit oben im Hals und ich möchte die Uhr zurückdrehen. Glücklicherweise geht letztendlich alles gut, und nur die Kielsohle bleibt in der Folge ohne Antifouling.

Gegen vier Uhr erreiche ich endlich die Werft – Jim ist jedoch schon in die USA zurückgefliegen. Juan sägt mir einige Stücke der zum Bau von PAJARO JAI verwendeten Harthölzer zu. Auf meine Frage, wie denn eigentlich bei auftauchenden Problemen mit Jim kommuniziert werden könne, antwortet Juan: „Wir machen digitale Fotos oder einen Film und senden ihm diese zu. Ein Bekannter im Dorf besitzt das dafür notwendige Equipment und das Know-how. Dann werden mögliche Lösungen über PC oder das Telefon diskutiert. Dies klappt eigentlich



Karin und Rolf Erne

bisher immer hervorragend!“ – „Vielleicht“, sagte Jim vor einigen Tagen, „könnte man mit derselben Technik, welche die Probleme in der Welt verursacht, dieselben auch lösen!“

Am kommenden Morgen verlasse ich bei Sonnenaufgang meinen einsamen Ankerplatz neben der Isla Encanto, und eine bis zu drei Knoten starke Tide schiebt mich aus dem Golfo de San Miguel. Auf der Fahrt zurück zu den Perlas belohnt mich die Natur mit einer gefangenen Dorade und mit dem eindrucklichen Schauspiel eines springenden Buckelwals – nur gerade 80 Meter vor meinem Bug! Eine wahrhaft zauberhafte Zeit geht mit einem herrlichen Tag zu Ende! ■