

ABENTEUER GIBT ES NOCH

MÄRZ | APRIL | MAI | 2020 6,90 €

FREE MEN'S WORLD



Österreich 7,90 Euro
Schweiz 11,70 sfr
BeNeLux 7,90 Euro
Italien 8,40 Euro
Spanien 8,40 Euro
Slowakei 9,50 Euro

VOR DER HAUSTÜR
Abenteurer über
ihr perfektes
Wochenende

MUTPROBE AM FELS
Klippenklettern
auf Mallorca

ERSTBESTEIGUNG
Gipfeljagd
in Patagonien

YUCATÁN
Höhlentauchen
im Urmeer
der Götter

GEHEIMTIPP MADEIRA
12 x Action
im Atlantik

English translation at the end



AUSRÜSTUNG
Neue Räder für
die
Frühlingstour
Wegweisende
Apps fürs Handy

DRAUSSEN MACHT GLÜCKLICH

ALLES AUF GRÜN

Neue Studien: Abenteuer in der Natur haben eine heilende Wirkung
+ Deutschlands beste Kraftorte

SELBSTVERSUCH MEGAMARSCH **Plus** Deutschland-Karte mit 40 Wander-Events

FREE MEN'S WORLD

FREE MEN'S WORLD

MÄRZ | APRIL | MAI | 2020

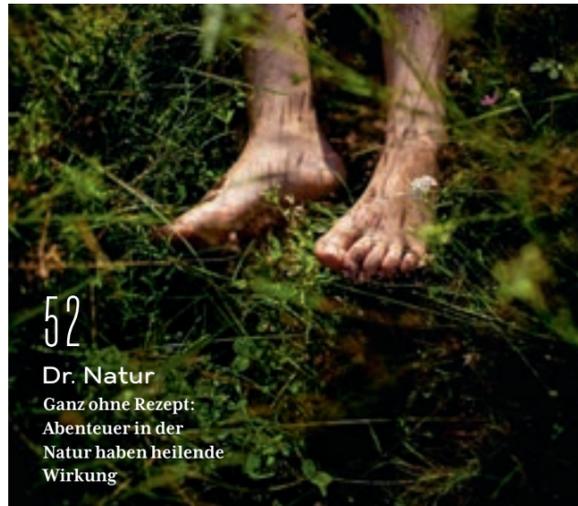
MADEIRA • COSTA RICA • ABENTEUER-WOCHENENDE • MEGAMARSCH • DR. NATUR • PATAGONIEN • HÖHLENTAUCHEN YUCATÁN



62

Klippenklettern auf Mallorca

Wie die Urlaubsinsel zum Hotspot der Deep-Water-Solo-Szene wurde



52

Dr. Natur

Ganz ohne Rezept: Abenteuer in der Natur haben heilende Wirkung



110

Exklusiv: Gipfeljagd in Patagonien
Mit dem Profi-Alpinisten Stephan Siegrist auf Erstbegehung



App dafür!
Wegweisende Helfer fürs Smartphone



86

18

Ein Schiff wird kommen
Freiwillige bauen einen Frachtsegler aus Holz



44

Bergsteigen wie vor 100 Jahren
Im Retro-Look auf einen Dreitausender



92

Pol-Position
Eisschwimmen im arktischen Meer

MAGAZIN

› 06 **Los!** Neue Räder für die Frühlingstour. Interview: der Münchner, der im Ruderboot den Atlantik überquerte. 1 Frage, 3 Antworten: Warum ist Deutschland bei Deutschen Reiseziel Nr. 1? Wissen to go: der Schlafsack. Nix Wanderfrust: 6 Tipps gegen Blasen vom Schuhprofi

UNTERWEGS

› 44 **Bergsteigen wie vor 100 Jahren** Eine internationale Gruppe von Vintage-Fans steigt im Retro-Look auf einen Dreitausender

› 62 **Klipp, klipp, hurra** Auch Anfänger trauen sich auf Mallorca beim Deep Water Soloing in überhängende Felsen. Wer abstürzt, geht hier nur baden

› 70 **Selbstversuch Megamarsch** Über den Reiz, seinen Körper zu piesacken und Grenzen auszuloten. Plus: Deutschlandkarte mit den wichtigsten Weitwander-Events

76 **#Brüder#Schottland** Zwei Bayern radeln durch die wilde Natur der Highlands und wundern sich nicht nur über ausbleibenden Regen

› 80 **Höhlintauchen im Urmeer der Götter** Die geheimnisvollen Tore zur Unterwelt der Maya auf der mexikanischen Halbinsel Yucatán

92 **Pol-Position** Ein Wettbewerb im vier Grad kalten Polarmeer ist gerade das Richtige für ein paar wagemutige Freischwimmer. Unser Autor ging im russischen Teriberka mit an den Start

FOTO: Stocksy, Peter Neusser (2), Nicolas Hajas, Verena Brünig, PR, Dmitrij Leitshuk

MENSCHEN

› 32 **Mein perfektes Abenteuer-Wochenende** 14 Outdoor-Experten über Gleitschirmflüge, selbstgebaute Schlauchboote und Couscous überm Feuer

› 110 **Exklusiv: Gipfeljagd in Patagonien** Mit dem Schweizer Profi-Alpinisten Stephan Siegrist auf Erstbegehung

WISSEN

18 **Ein Schiff wird kommen** Freiwillige bauen in Costa Rica einen Frachtsegler aus Holz. Unser Autor war als grüner Abenteuerer dabei

› 52 **Alles auf Grün** Studien belegen: Draußen-Abenteuer machen nicht nur Spaß, sondern gesund und glücklich. Plus: über den Wow-Effekt des Waldes und 13 Kraftorte in Deutschland

› 86 **App ins Abenteuer** Wandern, Radtouren, Campen – eine Auswahl wegweisender Apps für die neue Outdoor-Saison

› 104 **Steckbrief Madeira** Von Trailrunning mit Meerblick bis Baden in Pools aus Lavagestein: 12 x Action auf der Vulkaninsel im Atlantik

RUBRIKEN

03 **Editorial**

120 **Ende Gelände** Salti mit dem Mountainbike sind für Freestyle-Profi Franck Paulin kein Problem, aber mitten im Wald? Ohne Anlauf?

122 **Vorschau/Impressum**

Ein Schiff wird kommen

Ein Team aus Profis und Amateuren baut in Costa Rica einen Frachtsegler aus Holz. Das Nachhaltigkeitsprojekt nutzt alte Handwerkstechniken, verknüpft sie aber mit modernen Komponenten. Unser Autor baute als grüner Abenteurer mit



Einen Dreimaster aus Holz zu bauen ist Schwerstarbeit. Bootsbauer Pablo bohrt letzte Dübellöcher in einen Spant. Im Hintergrund das Gerippe der »Ceiba«. Nach einem Jahr Bauzeit stehen zwei Drittel der Spanten



Eine Werft für Holzboote ist auch ein Sägewerk. Die Yardies, wie die Arbeiter genannt werden, behelfen sich beim Zusägen mit abenteuerlichen Konstruktionen für Wasserkühlung und Führung der Motorsägen



Ein Spant wird in Position gestemmt. Am Bug steht das Team am Flaschenzug bereit, um ihn in die Senkrechte zu hieven (oben). Schuften im Paradies: Astillero Verde liegt am Ausgang der Nicoya-Bucht im Mangrovingürtel



Zimmermann Roland präpariert einen Stamm, um die Motorsäge möglichst horizontal durch das Holz führen zu können. Nicht die Geschwindigkeit zählt beim Sägen, sondern die Exaktheit. Tamarindenholz hat eine höhere Dichte als Wasser und ist extrem mühsam zu sägen



Lynx Guimond (rechts), Initiator des Projekts, nimmt eine Fuhre Holz in Empfang. Er hat die Stämme zuvor im Mischwald eigenhändig ausgewählt. Jeder Baum braucht eine individuelle Abholzgenehmigung. Seit Ende der 80er-Jahre wächst der Waldbestand in Costa Rica wieder

FOTO: Mauricio Arce Valverde

»Das hier ist Hippieland, aber mit dem Businessplan eines modernen Start-ups«



1



2



3



4



5



6

1. Der Bug zeigt schon in Richtung Wasser. Das Spantengerippe nimmt Woche für Woche konkretere Formen an. Aber es braucht noch etwas Fantasie, um das fertige Schiff zu errahnen

2. Die Bootsbauer Ben und Artur gehen am Küchentisch die Baupläne der »Ceiba« durch. Sie müssen entscheiden, welche Hölzer als Nächstes zugeschnitten werden sollen

3. Die »Ceiba«: ein Dreimaster aus Tamarindenholz und Zeder mit Rah-Besege lung, 45 Meter lang. Der Stauraum hat ein Fassungsvermögen von neun Standardcontainern

4. Die Werft ist der Natur abgetrotzt. Zwei Jahre haben Danielle und Lynx mit Freiwilligen gebraucht, um die Werftanlage einzurichten. Erst dann konnte der Kiel gelegt werden

5. Lynx (hinten Mitte vor der Werkzeug-Abseite) steht der Lagebesprechung auf der »Stage« vor. Hier werden die zugeschnittenen Hölzer zu den Spanten zusammengefügt

6. Keine Ortschaft weit und breit. Aber mit dem Geländemotorrad sind es nur zwei Stunden bis in den Regenwald von Monteverde, eine willkommene Abwechslung für die Helfer

FOTOS: www.sailcargo.org (2)

Artur kann nicht fassen, dass ich noch immer keine Rückenschmerzen habe. Niemand schwingt die Axt so körperkasperig wie ich, schwört der polnische Bootsbauer. Aber schließlich bin ich Anfänger – umgeben von ausgebildeten Zimmermännern und Bootsbauern. Sechs Wochen helfe ich in Costa Rica auf der Werft Astillero Verde mit, auf der aus Holz der Frachtsegler »Ceiba« gebaut wird, das Mutterschiff für einen emissionsfreien Seehandel. Ideologisch entfacht, aber technisch unbedarft trete ich als Hilfsarbeiter in großer Mission an.

Wer zu Astillero Verde geht, sollte in der rechten Hand eine Motorsäge und in der linken eine Blume tragen. Das hier ist Hippie-land, aber mit dem Businessplan eines modernen Start-ups. An einer Sackgasse direkt an der Bucht von Nicoya, 70 Kilometer vom Touristen-Hotspot Monteverde entfernt, liegt die Werft zwischen den Mangroven wie ein Ableger des Protestcamps aus dem Hambacher Forst: Baumhäuser (mit Trampolin), Wellblechbaracken, Rundzelte, Kompostklo und Kräutergarten. Ein Camp, in dem sich wochentags von 6.30 bis 16 Uhr 15 Männer und zwei Frauen aus zehn Nationen für ihr Traumschiff die Knochen wund schuften, Spant für Spant, seit über einem Jahr, noch zweieinhalb Jahre bis zum Stapellauf, um es dann gegen die konventionellen Motorfrachter ansegeln zu lassen.

Wenn ich zwischen meinen profanen Aufgaben auf der Werft die Vision aus dem Blick zu verlieren drohe, trete ich von hinten an die Schiffsbaustelle heran und blicke die 36 Spanten des Rumpfes entlang bis in den Bug. Ich sehe ein Kirchenschiff, eine Saalkirche – der Bug als Apsis. Und ich glaube wieder. Dieses Holzgerippe erhebt einen ins Religiöse, wie das Skelett eines Pottwals. Etwa 10 000 Jahre hat man auf Holzschiffen unter Segeln die Hochsee befahren, 100 Jahre auf Stahlschiffen mit Verbrennungsmotor. Vielleicht werden sich diese 100 Jahre als kurze Irrung der Seefahrt herausstellen. Der Bau der »Ceiba« ist eines der Projekte, die eine Kurskorrektur vornehmen. Die beiden Initiatoren, die Kanadier Lynx Guimond und Danielle Doggett, verbinden diese romantische Rückbesinnung mit wirtschaftlichem Erfolgswillen und ökologischem Nachhaltigkeitsanspruch. Ein Umdenken im Seehandel ist dem Zimmermann und der Kapitänin Herzens- und Vernunftanliegen, finanziert von Investoren als idealistische Verbündete (geschätzte Gesamtkosten: 3,6 Millionen Dollar). 90 Prozent des globalen Warenverkehrs erfolgen mit Frachtschiffen, angetrieben durch Schweröl, die für einen erheblichen Teil der Kohlendioxid- und Feinstaubemissionen verantwortlich sind. Aber noch taucht der Seehandel unter dem Radar der neuen Ökobilanz weg.

Zusammen mit Frachtseglern wie der »Avontuur« aus Deutschland und der »Tres Hombres« aus den Niederlanden will die »Ceiba« ein neues Bewusstsein und eine echte wirtschaftliche Alternative schaffen. Der 45 Meter lange Dreimaster wird der erste Holzneubau in dieser Avantgardeflotte. Aber Lynx und Danielle sind keine Scheuklappen-Nostalgiker. Bei Flaute und im Hafen wird sich das Segelschiff mit einem E-Motor behelfen können, der aus Solarzellen und Windrädern an Bord gespeist wird.

Genauso wichtig wie das Schiff ist den beiden der Ort, an dem es gebaut wird: die Werft. Schon die Entscheidung für Costa Rica fiel gezielt. Das Öko-Musterland hat 30 Prozent seiner Fläche unter Naturschutz gestellt und forstet mehr Wald auf, als es abholzt. Die improvisierte Camp-Architektur, die hohe Eigenverantwortlichkeit jedes Beteiligten, die gezielte Einbindung der lokalen Community sind Teil eines holistischen Ansatzes, der utopische Gemeinschaft, nachhaltiges Wirtschaften und Full Profit zusammendenken will. Astillero Verde ist Sägewerk und Werft, Kommune und Weltgenesungsprojekt. Das internationale Team ist jung – zwischen 20 und 30 –, ungebunden und abenteuerlustig. Die »Yardies«, wie sie

genannt werden, kombinieren Stahlkappenstiefel zu freiem Oberkörper, könnten jederzeit bei den Chippendales einsteigen und zelebrieren ihren alternativen Lebensstil. Die Bootsbauer und Zimmermänner können Gitarre spielen und Brot backen. Das postindustrielle Zeitalter ist ihnen mit seinem entfremdeten Konsum ein Graus.

Ich teile mir mit Zeal ein Rundzelt, etwa sechs Quadratmeter, zwei Metallbetten mit Holzgestellen für die Moskitonetze. Zeal ist Bootsbauer aus Washington, lebt in einem umgebauten Seecontainer und hat vom »Ceiba«-Projekt beim »Wooden Boat Festival« in Washington gehört. Wenn er für den Vorratsschrank in der Küche einen Riegel anfertigt, schnitzt er ihn in Fischform. Ehrensache für jemanden, auf dessen Trinkbecher steht: »Proud builder of wooden boats«. Die Betten sind so durchgelegen, dass Zeal Holzbretter über die Spiralen gelegt hat. Ich bin zu faul dazu.

Am ersten Tag nisten sich rote Ameisen in meiner Reisetasche ein und fressen mein liebstes Rippenunterhemd an. Am vierten Tag quietscht das Laken vor Schweiß. Jede Nacht kräht ein Hahn in der Nachbarschaft. Wenn zwei weitere einstimmen, ist es Zeit zum Aufstehen: sechs Uhr. Das ganze Team trifft sich in der Open-Air-Küche rund um eine 1,5 mal vier Meter große Tafel aus zwei mächtigen Holzböhlen, von der jeder urbane Loftbewohner träumt. Wer zuerst kommt, muss das Kompostchaos, das die Waschbären nachts ange richtet haben, aufkehren. Der Zweite macht Kaffee. Um 6.30 Uhr beginnt die erste Schicht. Roland, der deutsche Wandergeselle, gibt das Kommando: »Now let the chainsaws sing again!«

Die Werftarbeit verteilt sich auf mehrere Stationen. Roland schneidet Tag für Tag die sechs Meter langen Stämme zu Bohlen auf, mit schwerem Gerät bei über 30 Grad in vollem Zimmermannsornat. Ein Zweierteam sucht mit einer transparenten Musterfolie die passenden Bohlen für die Spanten heraus. Nur das Kernholz darf verwendet werden – bei möglichst wenig Verschnitt. Artur teilt als Werkstattleiter die Truppe für die 100 Jahre alte Bandsäge von Fay & Egan ein, die mit dem Motor eines alten Motorrads samt Fahrgestell und Lenker betrieben wird. Hier werden die Bohlen passgenau für die u-förmigen Spanten zugesägt. Mit dem Trecker wird das Holz von Station zu Station transportiert, am liebsten von Farmerssohn Lynx selbst. Erst beim letzten Schritt, dem Zusammensetzen der Bohlen zum Spant auf der »Stage« direkt am Heck des Schiffes, merkt man, dass man sich nicht in einem Sägewerk, sondern auf einer Werft befindet. Das Arbeiten mit dem warmen, lebendigen Material Holz mag romantisch sein, die Geräuschkulisse ist es nicht. Gearbeitet wird unter Gehörschutz.

Von 6.30 Uhr bis zum zweiten Frühstück um 9 Uhr beziehe ich Station am Hackklotz. Gekocht wird mit Holz, ich hacke die Scheite dafür zurecht. Die einheimischen Köchinnen belohnen meinen unermüdeten Einsatz mit der Frage, wie es denn um meine »esposa«, meine Frau, stünde – oder ob ich noch frei sei? Am zweiten Tag traue ich mich das erste Mal, mit der Axt hinter dem Rücken auszuholen. Nach einer Woche zünde ich die nächste Eskalationsstufe: Spalthammer statt Axt. Ich laufe mit meinen 50 plus unter »el sacco viejo«, habe aber zu lernen wie ein Grünschnabel. Wer nicht spürt, in welche Richtung die Adern durch den Stamm laufen, hackt sich unnötig den Rücken krumm. Und wer nicht beachtet, dass man Bäume nur bei abnehmendem Mond fällt, darf sich nicht über feuchtes Holz wundern. Was für den Laien nach verspülter Esoterik klingt, ist Zimmermännern und Bootsbauern professionelle Selbstverständlichkeit.

In der zweiten Schicht von 9.30 Uhr bis zum Mittagessen um 13 Uhr reiche ich meine Hand, wo ich sie helfend statt nur gut gemeint einsetzen kann. Beim Schärfen der Ketten für die Motorsägen bin ich mir im Nachhinein nicht so sicher. Das Verhältnis zwischen Schleifstein und Kette muss an der Maschine mit fünf Variablen ein- ➤



Auf der Bodenfläche ist der Plan des Schiffes 1:1 aufgezeichnet. Sind die Linien für die Spanten korrekt auf die transparente Musterfolie übertragen worden (oben)? Man Cave: Die Bootsbauer wohnen spartanisch

gestellt werden, die extremen Einfluss auf das Ergebnis haben. Als eingefleischter Pi-mal-Daumen-Typ traue ich mir selbst nicht über den Weg: War 404 die richtige Größe für den Schleifstein? Sollte der Winkel zwischen Kettenzahn und Schleifstein 60 oder 75 Grad betragen? Bei einem der werfteigenen Motorräder mache ich mich an die Reparatur des abgebrochenen Blinkers. Ich versuche, ihn mit zugespitzten Holzstiften im ehemaligen Schraubenloch zu fixieren. Negativ. Also greife ich doch lieber auf Kabelbinder zurück. Roland schüttelt den Kopf mit der Zimmermannsmelone: Kabelbinder? Einwegmittel sind verpönt! Mit Bootsbauerin Elly lasse ich mich auf einen Kompetenzwettbewerb via Maßband ein. Elly kann das metallische Band so weit ausziehen, dass es 3,80 Meter senkrecht in die Luft ragt, bevor es umknickt. Ich schaffe 1,80 Meter.

Um 16 Uhr endet der Arbeitstag. Ab 17 Uhr beginnt die zweite Schaffensphase. Für jeden Tag ist ein Trio aus den Werftarbeitern zum Kochen des Abendessens eingeteilt. Die Wahl der Speisen steht frei, solange eine vegetarische Option eingeschlossen ist. Auf zwei Stunden erstreckt sich die Vorbereitung immer. Logan und Pablo panschen an ihrem Abend eine Radikalalternative zum ewigen Gallo Pinto zusammen. Bei ihrem »Spicy Porridge« werden alle Reste in einem Hexentopf verquirlt – Banane, Ei, Erdnüsse, Paprika, Ingwer, Ananas ... Es wirkt wie ein Ayahuasca-Sud à la »Ceiba«. Die Yardies verrenken sich zur Trap-Musik aus dem Discolautsprecher.

Als nächste Arbeitsaufgabe muss ich einen Bretterstapel nach Holzqualität sortieren. Brett, sprich zu mir, bestehst du aus Kern- oder Splintholz? Keine Antwort. Dafür schaltet der Wind für mehrere Tage auf Attacke, rollt Wellblechdächer auf, versendet die Zelte und verklebt die Augen. Am zweiten Tag des Brettersortierkommandos ziehen sich meine Pausen länger als die Arbeitsphasen. Apathisch vor Hitze gehe ich kein einziges Mal am Schiffsrumpf entlang. Die Fasern des Schnittholzes verhaken sich in den Socken und piksen in die Knöchel, überall auf dem Gelände liegen Kabel als Stolperfallen, die Windböen pressen die Wipfel des Kopftuchs vor mein Gesicht, die Haut klebt und schmiert, der Sinn geht flöten. Da ist sie, die Krise. Und von oben lacht die Sonne. Roland fragt nach Feierabend, ob ich ein Quadrat mit drei Strichen zeichnen könne? Ich wügte mir fünf Minuten einen



Danielle Doggett, Managerin und Initiatorin des Projekts, an ihrem Schreibtisch. Das Office der Werft wurde stilecht als Baumhaus gebaut

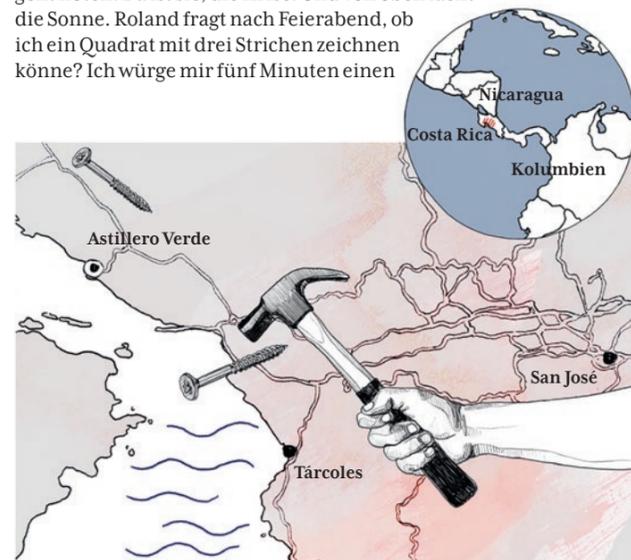
ab, dann erbarmt sich Roland. Er zeichnet ein Quadrat und setzt drei Striche in das Mittelfeld.

Am nächsten Morgen fühlt es sich wieder richtig an, mit Arbeitshandschuhen in der hinteren Hosentasche in die »Area restringida – sólo personal autorizado« zu stiefeln. Während die Profis am Herzen operieren, bewegt man sich als Volunteer an der Peripherie des Geschehens, zapft hier und da an der Aorta: Holz hacken, Ketten schleifen, am Flaschenzug anpacken, als Gegengewicht auf der unteren Leitersprosse stehen, Geschirr spülen, ein paar Schritte zu Cumbia tanzen. Aber wenn ein Spant aufgerichtet wird, fiebert jedes Nervenende mit. Mit den Holzrippen kommt Leben in das Schiff. Jede hat ihren eigenen Namen: Theresa, Lola, Amelie Rose, Abhaya, Medusa. Das Knochengestüst des Seehandels von morgen ist weiblich. Klar, das Mutterschiff.

Am 17. Januar wird der erste Spant des Jahres 2020 auf den Kiel gesetzt. Ein Testlauf mit einem Bambusrohr für die optimale Leinenführung der Flaschenzüge geht voraus. Drei Flaschenzüge, die die Rippe oben, mittig und unten anpacken, plus eine Kontrollleine müssen so verlegt und bedient werden, dass sie die Rippe reibungslos durch das Dickicht aus Spanten und Stützgebälk führen. Ich mache als zweiter Mann am mittleren Flaschenzug die durchgeholtene Leine fest. Danielle ermahnt beim Ernstfall: »Es spricht nur, wer Kommandos gibt. Die anderen: keinen Mucks. Und ich will niemanden in der Nähe haben, der nicht zur Arbeit eingeteilt ist. Keine Gaffer.«

400 Kilogramm Eisenholzrippe verhalten sich viel störrischer als 20 Kilogramm Bambusrohr. Alle zwei Meter verhak und verkanntet sich die Rippe. Auf den letzten Zentimetern wird der kanadische Zimmermann Lucas mit dem Vorschlaghammer rabiat. Zwei Stunden haben wir mit 14 Mann gebraucht, dann sitzt Rippe Tormenta in Position. Nach einem Jahr stehen zwei Drittel der Spanten. Lynx nickt: »Es scheint, dass wir einen Weg gefunden haben, wie man ein Schiff bauen und etwas für sein Seelenheil tun kann.«

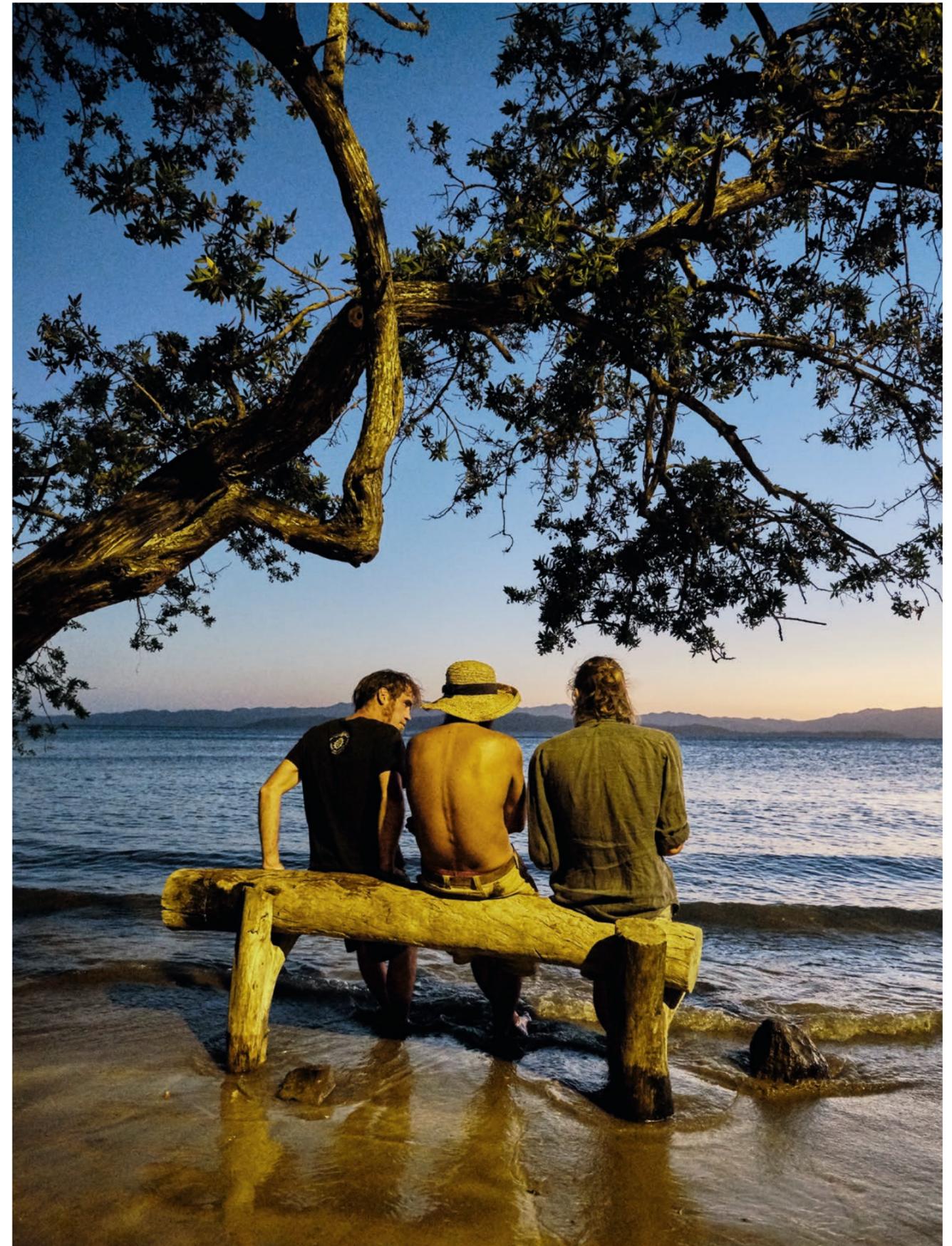
Abends bricht es in einer spontanen Rede aus Artur heraus: »Wir sind nur ein kleiner Haufen in den Weiten des Ozeans. Aber wir leisten einen wichtigen Beitrag für den Planeten. Heute haben wir ordentlich Wind in unsere Segel bekommen. An solchen Tagen liebe ich mein Leben. Leute, ich liebe euch!« Neben mir liegen Hobelspane, die sich zu delikaten Holzblüten aufgesailcargo.orröllt haben. Ich stecke eine für meine Rückreise ein. <



WIR BAUEN UNS EIN SCHIFF

An der Pazifikküste von Costa Rica entsteht der Dreimaster »Ceiba«

Mit der Firma Sailcargo Inc. betreiben Danielle Doggett und Lynx Guimond, beide aus Kanada, zwei Geschäftsbereiche (und mehrere gemeinnützige Projekte). Erster Bereich: der Bau des klimaneutralen Frachtseglers »Ceiba«. Das Schiff soll in ca. zweieinhalb Jahren vom Stapel laufen und zwischen Nord- und Mittelamerika auf der Pazifikseite den Frachtverkehr aufnehmen (siehe Modell des fertigen Schiffs rechts unten). Zweiter Bereich: die Werft Astillero Verde, auf der nach Fertigstellung der »Ceiba« weitere klimaneutrale Schiffe gebaut werden sollen. Die Aktivitäten kann man auf der Website sailcargo.org, die ständig aktualisiert wird, verfolgen. Hier finden sich auch Informationen für Mitarbeiter und interessierte Investoren, die weiterhin gesucht werden.



RENDERING: CEIBA Renderings/Naval Architect Pepijn van Schalk/Manta Marine Design B.V. / ILLUSTRATION: Silke Wenzinger

Die Sehnsucht der Bootsbauer: Nico, Ben und Artur blicken am Playa Blanca übers Meer. Im Hintergrund erhebt sich die Nicoya-Halbinsel, eines der beliebtesten Surfreviere Mittelamerikas

A Ship Will Come

Artur cannot believe that I still don't have back pain. The Polish boat builder swears that nobody swings the ax as awkwardly as I do. But after all, I'm a beginner - surrounded by trained carpenters and boat builders. I help out at the shipyard AstilleroVerde in Costa Rica, where the sailing cargo ship "Ceiba" is being built out of wood, the mother ship for emission-free sea trade. Ideologically sparked, however technically clueless, I take on a large mission as an unskilled laborer.

Anyone who goes to Astillero Verde should carry a chainsaw in their right hand and a flower in their left. This is Hippiland, but with the business plan of a modern startup. On a dead end street, right on the Bay of Nicoya, 70 kilometers away from the tourist hotspot Monteverde, the shipyard lies in between the mangroves like an offshoot of the protest camp of the Hambacher Forest:

Tree houses (with trampoline), corrugated roof barracks, yurts, compost toilets and a herb garden. A camp where during weekdays from 6.30 a.m. to 4 p.m. 15 men and two women from ten nations sore their bones for their dream ship, frame by frame, for already more than a year. It will take around two and a half years until the launch, when she will start sailing against the conventional motor freighters.

When I'm starting to lose sight of this vision, in between my profane duties at the yard, I walk all over to the ship construction and look at the 36 frames of the hull. I see a nave, a hall church - the bow as an apse. And I start believing again. This wooden skeleton rises you into something religious, like the skeleton of a sperm whale. About 10,000 years ago people have sailed on wooden sailing ships on the high seas, 100 years on steel ships with combustion engines. Perhaps these 100 years will turn out to be a brief mistake in seafaring history.

The construction of "Ceiba" is one of the projects that correct the course. The two initiators, the Canadians Lynx Guimond and Danielle Doggett, are connected through this romantic recollection with an economic will to succeed and ecological sustainable aspiration. Creating a change in the thinking is a matter of heart and reason for the carpenter and the captain. Financed by ideologically allied investors (total estimated cost: \$ 3.6 million).

90 percent of global cargo transportation is carried out by cargo ships, powered by heavy fuel, which are responsible for considerable part of the carbon dioxide and fine dust emissions. But till today, the sea trade submerges under the radar of new ecological movements.

Together with cargo sailors like the »Avontuur« from Germany and the »Tres Hombres« from the Netherlands, "Ceiba" wants to create awareness and a real economical alternative. The 45 meter long three master will be the first new build of this avant-garde fleet. However, Danielle and Lynx are no blinders-wearing nostalgists. In calm situations and in

harbours the sailing ship will be able to move forward with the help of an electric engine, which is powered through solar panels and wind turbines on board.

The place where it is built is just as important to them as the ship itself: the shipyard. The decision to go to Costa Rica was targeted. The eco role model country has 30 percent of its area under nature conservation and is reforesting more than it is cutting down. The improvised camp architecture, the high level of personal responsibility of everybody involved and the targeted involvement of the local community are part of a holistic approach that wants to combine a utopian community, sustainable management and a for-profit model. Astillero Verde is a sawmill and a shipyard, commune and a world recovery project. The international team is young - between 20 and 30 - unbound and adventurous. The »Yardies«, as they are called, who combine steel toe boots with shirtless bodies, could join the Chippendales at any time and celebrate their alternative lifestyle. The boat builders and carpenters can play guitar and bake bread. The post-industrial era, with its alienated consumption, is a horror to them.

I share a round tent with Zeal, about six square meters, two metal beds with wooden frames for the mosquito nets. Zeal is a boat builder from Washington, lives in a converted shipping container and heard about the "Ceiba" project at the "Wooden Boat Festival" in Washington. When he makes a bar for the pantry in the kitchen, he carves it in the shape of a fish. A matter of honor for someone whose drinking cup says: "Proud builder of wooden boats". The beds are so saggy so that Zeal has put wooden boards over the spirals. I'm too lazy to do that.

On my first day red ants nest in my travel bag and eat my favorite rib undershirt. On the fourth day, the sheets squeak with sweat. A rooster crows in the neighborhood every night. When two more join in, it's time to get up: six o'clock. The whole team meets in the open-air kitchen around the 1,5 times 4 meter long table, made out of two massive wooden planks, a table that every urban resident of a loft apartment can only dream of. Whoever comes first has to sweep up the compost chaos that the raccoons caused at night. The second one who come makes coffee. The first shift starts at 6:30 a.m. Roland, the German journeyman, gives the command: "Now let the chainsaws sing again!"

The shipyard work is spread over several stations. Roland cuts the six-meter-long logs into planks every day, with heavy equipment at over 30 degrees in this full journeyman outfit. A team of two uses a transparent sample foil to find the right planks for the frames. Only the heartwood is allowed to be used - with as little waste as possible. Artur, as the workshop manager, gathers the group for the 100 year old band saw from Fay & Egan, which is operated with the engine of an old motorcycle, including the chassis and handlebars. Here the planks are sawn to fit the U-shaped frames. The timber is transported from station to station with the tractor, preferably by farmer's son Lynx himself. Only at the last step, assembling the pieces to form the frame on the »stage« directly at the stern of the ship, you realize that you are not located at a sawmill but at a shipyard. Working with the warm, lively wood may be romantic, but the background noise is not. We have to work with hearing protection.

From 6.30 a.m. to the second breakfast at 9 a.m., I start my day at the chopping stump. Cooking is done with wood, I chop the fire wood for it. The local cooks reward my tireless efforts with the question of how my "esposa", my wife, is doing - or whether I am still available? On the second day, I dare to swing the axe from behind my back for the first time. After a week, I move the next level of escalation: using a splitting hammer instead of an axe. I run with my 50 plus years under »el saco viejo«, but I still have to learn things here like a greenhorn. If you do not feel in which direction the grain runs through the trunk, wastes his back unnecessarily. And if you don't pay attention to the fact that trees should only felled when the moon is waning, you shouldn't be surprised by getting damp wood. What sounds like spooled esotericism to the layman is a matter of course for carpenters and boat builders.

In the second shift from 9:30 a.m. until lunch at 1 p.m. I'm trying to give a hand, wherever it actually helps instead of only being given well-intended. In retrospect, I'm not so sure about sharpening the chains for the chainsaws. The relationship between grindstone and chain must be set on the machine with five variables that have an extreme influence on the result. As a die-hard rule of thumb guy, I don't even trust myself: was 404 the right size for the grindstone? Should the angle between the chain tooth and the grindstone be 60 or 75 degrees? On one of the yard's own motorcycles, I start repairing the broken indicator. I try to fix it with pointed wooden sticks instead of the former (lost) screws. Negative. So I prefer to use tie-wraps. Roland shakes his head with the carpenter's bowler hat: Tie-wraps? Disposable products are frowned upon! With boat builder Elly, I allow myself to compete on a tape measure competition. Elly can extend the metal tape so that it protrudes 3.80 meters vertically into the air before it bends. I can manage 1.80 meters.

The working day ends at 4 p.m. The second creative phase begins at 5 p.m. Every day a trio of shipyard workers are to cook dinner. The choice of the dishes is free as long as a vegetarian option is included. The preparation always takes about two hours. On their evening, Logan and Pablo adulterate a radical alternative to the eternal Gallo Pinto. In their »Spicy Porridge«, all leftovers are whisked in a witch's pot - banana, egg, peanuts, paprika, ginger, pineapple ... It works like an Ayahuasca brew à la »Ceiba«. The Yardies share their bodies to the trap music in front of the disco speaker.

As my next task, I have to sort a pile of planks according to the quality of the wood. Plank, speak to me, are you made of heartwood or sapwood? No Answer. Instead the wind decides to attack us for several days, rolls up corrugated iron roofs, blows lots of sand in our tents and glues the eyes closed. On the second day of the plank sorting mission, my breaks are longer than the work phases. Apathetically due to the heat, I don't walk past the hull a single time. The fibers of the sawn timber get caught in the socks and poke in the ankles, cables are stumbling traps everywhere on the site, the wind presses the ends of my headscarf in front of my face, the skin sticks and smears, the senses disappear. There it is, the crisis. And the sun laughs from above. Roland asks after work whether I can draw a square with three lines? I try really hard for five minutes, then Roland has mercy. He draws a square and places three lines in the middle.

The next morning it feels good again to walk into the "Area restringida - sólo personal autorizado" with work gloves in your back pocket. While the professionals operate on the hearts, as a volunteer you move around on the periphery of the action, plucking here and there on the aorta: chopping wood, grinding chains, tackling the pulley, standing on the lower rung of the ladder as a counterweight, washing dishes, dancing a few steps of cumbia. But when a frame is raised, every nerve end is thrilled. The wooden ribs bring life to the ship. Each has its own name: Theresa, Lola, Amelie Rose, Abhaya, Medusa. The skeleton of tomorrow's maritime trade is female. Sure, it's the mother ship.

On January 17, the first frame of 2020 will be put on the keel. This is preceded by a test run with a bamboo tube for the optimal line guidance of the pulley blocks. Three pulleys, who tackle the rib at the top, middle and bottom, plus a control line must be laid and operated in such a way that they guide the rib smoothly through the thicket of frames and supporting beams. As the second man, I tie the fetched line to the middle pulley. Danielle warns: "Only those who give commands speak. The others: Not a word. And I don't want to have anyone around who is not needed. No gawkers. "

400 kg of ironwood ribs are much more stubborn than 20 kg of bamboo cane. The rib snags and twists every two meters. Canadian carpenter Lucas gets mad with the sledgehammer on the last few centimeters. We needed two hours with 14 men, then frame "Tormenta" sits in position. After a year, two thirds of the frames are up. Lynx nods: "It seems that we have found a way to build a ship and do something for your salvation."

In the evening, a spontaneous speech breaks out of Artur: »We are only a small group in the vastness of the ocean. But we make an important contribution to the planet. >>Today we got a lot of wind in our sails. On such days, I love my life. People, I love you!« Beside me are shavings that have rolled up into delicate wooden blossoms. I take one with me for my trip back.

WE ARE BUILDING US A SHIP

On the pacific coast of Costa Rica a three-master named Ceiba is emerging.

With Sailcargo Inc., Danielle Doggett and Lynx Guimond, both from Canada, operate two business areas (and several charitable projects). First area: the construction of the climate-neutral cargo ship »Ceiba«. The ship is expected to launch in two and a half years and start freight shipping on the pacific side of North and Central America (see model of the finished ship below right). Second area: the Astillero Verde shipyard, where further carbon-neutral ships are to be built after completion of the "Ceiba". Activities can be viewed on the sailcargo.org website, which is constantly updated. Here you will also find information for employees and interested investors who are still being sought.