

ANIMAN

WUNDER DER WELT

SCHWEIZ VON ZERMATT NACH ST. MORITZ

PORTFOLIO STEVE MCCURRY

Der Magier der Kamera

Burma - Indien - Tibet



EN AUF DEM FLUSS HOOGHLY | VILNIUS RIGA TALLINN DIE BALTISCHEN KÖNIGINNEN | ÄTHIOPIEN UND GADAA
EINE MACHTÜBERGABE | BORNEO UND BALI SCHWEIZER SCHIFFSTRÄUME | STREIFLICHTER NEWS UND TIPPS





*Der Dreimaster Waow bei Sonnenuntergang im philippinischen Archipel. Nach einem unvergesslichen Abenteuer ist der Traum von Michel Deville, Gérard Schoch und ihren Freunden Wirklichkeit geworden.
© Jérôme Monney*



WENN SCHWEIZER TRÄUMEN

Waow, das grosse Abenteuer

EIN TEXT VON MICHEL DEVILLE



1. Borneo. Zum ersten Mal ist der Kiel des künftigen Segelschiffs im Wasser. Dieser ungewöhnliche Stapellauf wurde mit unermüdlichem Wegbuddeln des Sandes unter dem Heck und dann wieder unter dem Bug des Schiffes bewerkstelligt. © Andrew Laughlin.
2. Hadji, der Schiffsbauer, das heisst 400 Jahre familiäre Erfahrung und Tradition, mit Michel Deville. Zwei Komplizen eines Unternehmens, das seinesgleichen sucht. © Julia Deville.
3. Hier werden die Wrangen des Schiffsrumpfs eingebaut. Nach und nach nimmt die Arche Noah Gestalt an. Jeden Tag bringen die Arbeiter Opfer. Für sie ist das Schiff heilig. © Andrew Laughlin.
4. Das Holz wird mit dem Querbeil zugehauen. Dann werden die Bauteile nach Augenmass zusammengesetzt. Und zwar millimetergenau! © Andrew Laughlin



Die Kinder spielen „wenn ich mal gross bin“. Sie träumen vorbehaltslos, ganz unschuldig. Es gibt auch immer wieder Erwachsene, die nicht gross werden wollen, und ganz unschuldig weiter träumen. Zu denen gehöre ich, und ich „muss“ meine Träume einfach verwirklichen, ich kann nicht anders. Dieses Schiff habe ich mir erträumt, ich habe mir die bestqualifizierten Leute ausgesucht, und so haben wir es gemacht. Am Anfang hatte ich in Sachen Schiffe keine Ahnung, ausser dass ich immer wieder Schiffe genommen hatte, um meiner Tauch-Passion zu frönen...

Dieses Schiff konnte nur ein Segelschiff sein. Aus Holz gebaut, im alten Stil. Durch meine Kinderträume geisterte das Piratenschiff, oder das Schiff von Henri de Monfreid. Wie ich in Erfahrung brachte, waren in Indonesien noch Handwerker zu finden, die die alten Traditionen kannten. Nachdem ich zahlreiche Kandidaten hatte Revue passieren lassen, fiel meine Wahl schliesslich auf Hadji. Bevor die Zusammenarbeit mit ihm begann, hatte ich jedoch unzählige Schiffsbauer besucht. Bei jeder neuen Begegnung war ich überwältigt von ihrer Arbeit und ihrem Know-how. Doch immer kam mir der nächste besser vor als der vorangegangene. Schuld daran war meine Unkenntnis des Gebiets, auf das ich mich einliess. Zu guter Letzt landete ich im hintersten Nirgendwo, im Dschungel von Borneo, wo ein gewisser Hadji dabei war, ein sehr schönes Schiff zu bauen. Und einmal mehr stand ich staunend vor einer Arbeit, die mit ihrer Qualität, dem verwendeten Holz, der Robustheit, der Dicke der Balken und Bretter alles bisher Gesehene übertraf. Ich hatte einige Referenzen von Schiffen, und als ich sie Hadji unterbreitete, antwortete er mir stolz: „Die habe ich gebaut...“

Hadji, seine Familie und sein Team verkörpern ein jahrhundertes altes Know-how. Sie brauchen keine Pläne, sie kennen ihr Metier. Länge, Breite, Höhe, und schon geht's los. Schauen Sie sich das Ergebnis auf den Bildern an: Es ist magisch, faszinierend. Lächerlich einfache Hilfsmittel für ein vollendetes Werk. Die Arbeiten haben im August 2008 im Dschungel von Borneo an einem Flussufer begonnen. Dort hinzufahren, um zu sehen, wie es mit der Arbeit vorangeht, ist kein Honigschlecken. Ein Achtstundenflug mit Zwischenstopp, dann zehn bis zwölf Stunden Fahrt mit 40 Stundenkilometern über eine schlammige, löcherige Piste, und schliesslich eine Stunde per Schiff auf einem von treibenden Hindernissen durchsetzten Fluss. Ein knapper Tag vor Ort, und dann zurück, das heisst praktisch drei schlaflose Tage, durchgerüttelt in der schwülen Hitze.

EIN STAPELLAUF WIE EINE GEBURT

Abgesehen von einem Unterbruch der Arbeiten, „aus administrativen Gründen“, ging der Bau des Schiffsrumpfs reibungslos vonstatten. Diese Etappe ist sehr spektakulär, denn die Dimensionen der Eisenholz-Teile (Iron wood) stehen in keinem Verhältnis zu

den Arbeitswerkzeugen. Kein Kran, kein technisches Gerät, das der gewaltigen Aufgabe entsprechen würde. Man sägt mit der Säge, hobelt mit dem Querbeil, schnitzt mit der Axt. Alles wird von blossen Auge millimetergenau eingepasst. Für Westeuropäer arbeitet eine solche Werft mit anachronistischer Langsamkeit. Doch diese Langsamkeit, bei der das Nachdenken den Computer ersetzt, bürgt für Qualität. Man braucht bloss das Endergebnis zu betrachten.

Im fernen Dschungel nimmt die Waow also Gestalt an, während man in Bali die Endfertigung organisiert. Vor dem Stapellauf und der ersten Reise, Einbau der Transmissionswelle, der beiden Schrauben und des Ruders, die hierher transportiert werden mussten. Ein grosser Moment: der Stapellauf. Eine Woche vor der grossen Tide der Tag- und Nachtgleiche, die, wenn die Waow nicht einen Meter achtzig hinuntergleitet, ihr nur den untersten Rand des Kiels umspülen könnte, beginnt das ganze Team unter dem Heck ein Schlamm- und Lehmkissen aufzubauen, um das Schiff festzuheilen. Dann werden die Stützbalken entfernt. Nun braucht man sozusagen „nur noch“ vom Bug bis hinter den Schwerpunkt zu buddeln, damit das Schiff nach vorn kippt. Danach wird von hinten bis über besagten Schwerpunkt hinaus gebuddelt, und es kippt rückwärts. Und so fort, bis es im eingedrungenen Wasser schwimmt. Manchmal bewegt sich das Schiff in der Achse, manchmal ein bisschen schief, doch immer vom unheimlichen Knacken, Knirschen und Knarren seines Gefüges begleitet. Eine Geburt mit ihren Schmerzen und Schreien. Endlich schwimmt das Schiff. Wie ein Atemholen vor dem grossen Aufbruch kommt jetzt die unvermeidliche Zeremonie zum Dank an die Götter, die den Bau des Schiffes begünstigt haben, und die man für die Zukunft um Schutz bittet. Letzte Etappe: Vor dem Vordersteven buddeln, um die Durchfahrt zum Fluss freizulegen.

EIN KRÄNZCHEN FÜR DIE ARBEITER

Nach sieben Tagen Schleppen, beladen mit Holz für die Fertigung der Deckaufbauten und begleitet von den Zimmerleuten, die den Rumpf gebaut haben, läuft die Waow im Hafen von Benoa ein. Sie nimmt ihre beiden Motoren und schweres Ausrüstungsmaterial an Bord. So fährt sie zur Serangang-Bucht, wo sie sich in ein Kreuzfahrtschiff verwandeln wird. Von weitem könnte man



Ein spektakulärer Blick auf den Vordersteven, von der Takelage aus, 30m über dem Wasserspiegel, aber noch 15m unter der Spitze des Masts... Die Segel wurden vor Ort genäht, mitten auf den Feldern. © Christian Ballestraz

„WAOW! SO EIN NAME! ABER WER AUCH IMMER EINEN PLAN, EIN FOTO UND VOR ALLEM DAS SCHIFF SELBST SIEHT, RUFT: WAOW! DAHER DIESE WAHL...“

meinen, sie sei verunglückt, so ohne Mast, verstümmelt wie ein Baumstamm, dem man die Äste abgesägt hat.

Endlich kann ich auf meinem Schiff aktiv werden. Steigt man das Fallreep hinauf, ist es, als beträte man ein summendes Bienenhaus. Eifrig sind die Zimmerleute am Sägen, Hobeln, Schrauben, Bohren und Hämmern. Ihnen ist ein Kränzchen zu winden: Sie an der Arbeit zu sehen, ist einfach wunderbar. Was soll man mehr bewundern? Ihre Erfahrung? Sie zeigt sich im Teamwork. Ohne Worte ist alles perfekt koordiniert. Jeder weiss, was er zu tun hat. Alles ist klar, rasch und präzise. Ihre Fingerfertigkeit? Man schaue Mussakar zu, dem Bauleiter, wie er Bretter durchbohrt, die er sich zwischen die Knöchel klemmt. Die Bohrmaschine hat keine Steuerung, aber er bohrt gerade, und rechtwinklig. Ihre Leichtfertigkeit? Alle Arbeiten, sage und schreibe, werden barfuss ausgeführt, die Zehen 3cm vom Werkzeug entfernt...

Bevor ich in Zugzwang kam, habe ich im Kopf jedes Detail der Waow tausendmal durchgespielt. Ich dachte, die Arbeit wäre danach eine simple Formalität. Nicht dass ich meine Illusionen verloren hätte, im Gegenteil: Ich fand das Ganze immer aufregend und faszinierend, reich an Neuentdeckungen. Aber man muss so viele Parameter einbeziehen, dass alles immer wieder von vorn anfängt. Ein Beispiel: Die Treppe zur Kapitänskabine. Auf den Skizzen habe ich sie so gezeichnet, wie es mir passte. Damit ist der

Ingenieur, der das Takelwerk entwirft, nicht einverstanden. Wenn die Treppe da bleibt, wo ich will, wird das Geländer von einem Want durchschnitten, das nicht anders geführt werden kann. Es gilt also konziliant zu sein. Mit Hilfe eines Balkens simulieren wir die Treppenschräge. Verflixt! Beim Hinaufsteigen schlägt man sich den Kopf an der Reling an. Zurück an den Computer: Breite + Höhe der Stufen + Treppenhöhe = Treppenschräge = idealer Standort, und, oh Wunder! Das Want geht nicht mehr quer durch die Passagiere, man zerschmettert sich nicht mehr den Schädel, und, das Tüpfchen auf dem i, die Treppe nimmt auf den beiden Decks weniger Platz weg...

EINE WELT DER SINNE

Steht man auf diesen Decks, kommen alle Sinne zum Zug. Betrachtet man die tiefe gerundete Perspektive der Laufgänge, spürt man einen dem Horizont entgegenstürmenden Elan. Die massive solide Reling vermittelt einen Eindruck von Kraft. Hält man sich einen frischen Eisenholz-Sägespan unter die Nase, steigt einem ein betäubend exotischer Duft in den Kopf. Streicht man mit der Hand über das wieder und wieder geschliffene Holz, das sich nun so subtil seidenglatt anfühlt, ist dies ein sinnliches Erlebnis. Und saugt man sich die Lungen mit Seewind voll, wird man trunken; vor Glück, „nichts als Glück...“



Die Waow ist auch dazu da, den Passagieren die grossartige Unterwasserwelt dieser Inseln nahe zu bringen, seien es Lederkorallen (links) oder ein Schwarm Stachelmakrelen. © Fernando Clark / © Julia Deville

Bezeichnend für dieses Abenteuer ist auch die Zustimmung, die Begeisterung und der Stolz, die es bei allen Beteiligten, wie auch bei den zahlreichen Besuchern, auslöst. Die Waow ist zur Touristenattraktion geworden. Nachbarn, Freunde, zukünftige Kunden, Konkurrenten, alle wollen das Phänomen besichtigen. Zu sagen ist, dass die Arbeit (fast) immer zeitgerecht ausgeführt wurde. Stehen wir in der Gunst der Götter? Für Johan, den Ingenieur (auf sein Konto gehen mehr als 60 Schiffe!), ist die Waow von allen Schiffen, an denen er mitgearbeitet hat, das gelungenste: „Die Zimmerleute sind deshalb so begeistert und so stolz auf dieses Schiff, weil sie damals, ganz am Anfang, als die Arbeiten eingestellt wurden, dachten, das Projekt sei endgültig begraben. Als es wieder in Schwung kam, veranlasste sie dies zum Glauben, dass die Waow von den Göttern geschützt war. Und nie würden sie etwas gegen den göttlichen Willen unternehmen. Im Gegenteil, sie respektieren ihn und sehen darin eine Gelegenheit, den Göttern zu gefallen. Daher ihre Inbrunst und ihr Arbeitseifer...“

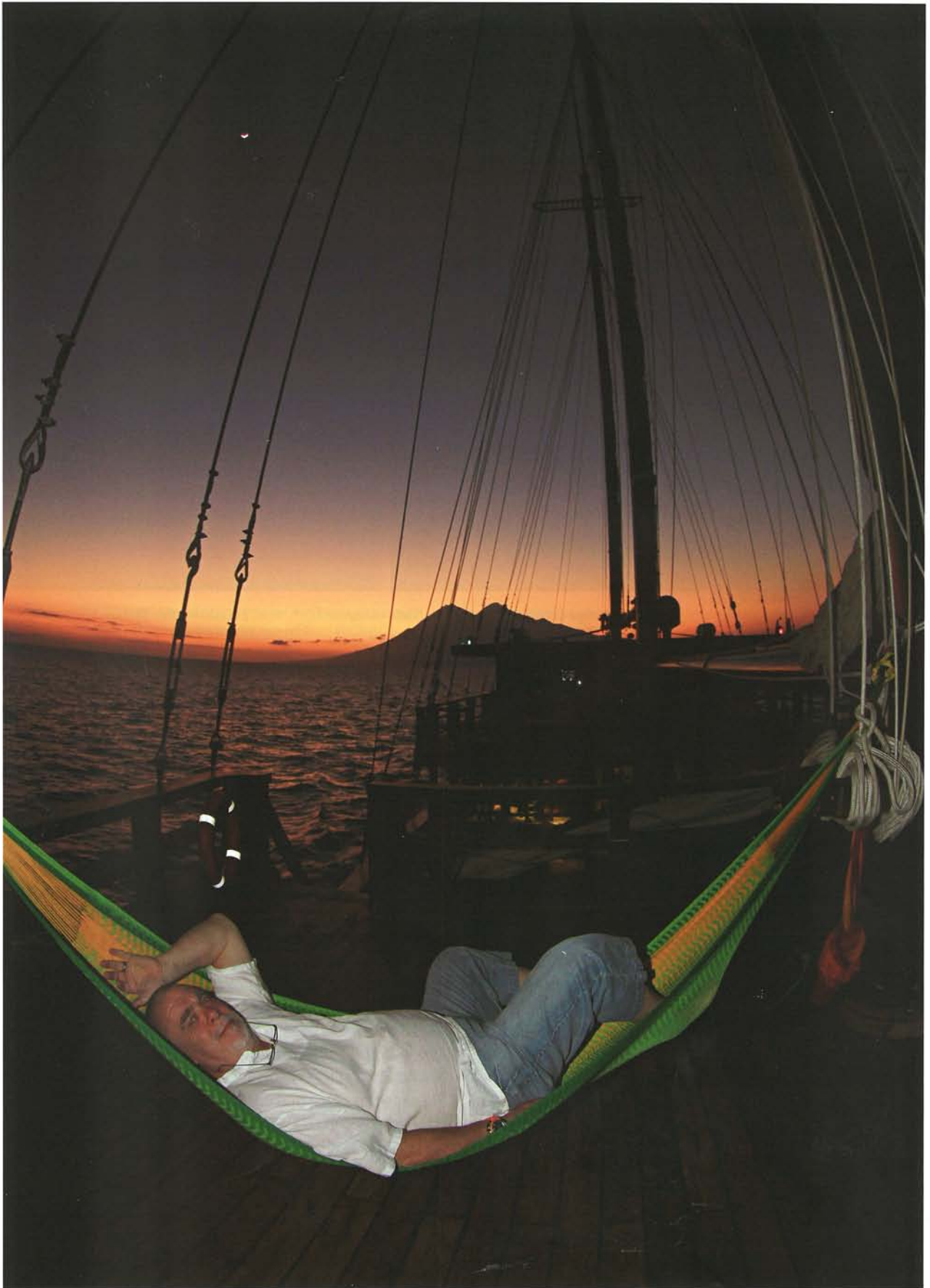
Auch Hadji hat dazu beigetragen, denke ich. Antwort: „Aus demselben Grund. Weder er noch sonst jemand haben den rituellen Zeremonien jeder Etappe zuwidergehandelt: Stapellauf, Richtfest. In Übereinstimmung mit der Tradition war es auch Hadji, der Bauleiter, der bei der Abreise aus Borneo symbolisch das letzte Seil gelöst und die üblichen Gebete gesprochen hat. Einmal zu Wasser, verblüffte uns die Waow mit ihrer Stabilität. Normalerweise ist ein Schiff nie ganz im Gleichgewicht, man muss die Stabilität mit Ballast konsolidieren. Für die Waow war das nicht

nötig. Sie lag ganz von selbst schön flach auf dem Wasser. (Erinnern wir uns daran, dass diese Schiffe ohne Plan gebaut werden, „über den Daumen gepeilt“, oder vielmehr aus einer jahrhundertealten Erfahrung heraus.) Das hat auch sehr Eindruck gemacht und bestätigte den Einfluss wohlwollender Kräfte.“

EINE WOHLTÄTIGE SCHILDKRÖTE

„Am meisten beeindruckt hat uns aber das, was auf dem Meer passierte, als wir den Rumpf schlepten. Zum Spass, und vor allem um die Alltagskost etwas aufzubessern, pflegten die Zimmerleute, die für die Fertigung an Bord gekommen waren, mit der Schlepprute zu fischen. Zwei Tage vor der Ankunft in Bali spannte sich auf einmal die Leine. Das musste ein grosser Fang sein! Katastrophe! Der Haken hatte sich einer Schildkröte in den Fuss gebohrt. Dieses Tier gilt bei den Indonesiern als heilbringend und als gutes Omen. Husch wird das Treideln gestoppt, ins Wasser gesprungen und die Schildkröte an Bord geholt, um sie zu pflegen. Als die balinesische Küste in Sicht kommt, lässt man die Schildkröte mit Gebeten und Dank wieder frei. Alle sind überzeugt, dass dem Schiff von nun an nichts Böses mehr zustossen kann.“

Johan und alle seine Kollegen jedenfalls glauben daran. Und mich würde es freuen, wenn es wahr wäre. Ist das Leben nicht schön? Vom Traum zur Imagination, von einem Tag, von einem Detail zum andern gewinnt er an Stil und Eleganz, dieser Dreimaster...



Ein Moment der Ruhe für Michel, in der Hängematte an Bord. Endlich auf dem Wasser...



*Der Lohn. „Zehn Jahre habe ich darauf gewartet, die Waow endlich in der herrlichen Wayag-Bucht in Papua-Neuguinea vor Anker liegen zu sehen!“ © Jérôme Monney
Ein Blick auf die Ausstattung an Bord, mit einer (un)gewöhnlichen Kabine von 24 m2 (links) und einem Teil der 80m2 der „Master“-Kabine mit ihrem Sonnen-Deck und der smaragdgrünen Wand des Badezimmers. © Jérôme Monney*

DIE WAOW IN ZAHLEN

- 3-Master nach Art der „Pinisi“ kombiniert mit Schooner-Elementen
- Konzept: Hadji und M. Deville
- Aussenlänge: 60 m
- Schiffsbreite auf dem Oberdeck: 11,15 m
- 160 000 Stunden Bauzeit
- 35 000 Stunden für den Rumpf
- 95 000 Stunden für die Fertigung
- 10 000 Stunden Schleifen für eine schöne Patina
- 665 m2, davon 248m2 für die 9 Kabinen
- 6 „Deluxe“-Kabinen von 23-24 m2
- 2 „Superior“-Kabinen von 23 m2 + Privatdeck
- 1 „Master“-Kabine von 45m2 + 30 m2 Sonnendeck
- Gesamthöhe: 46 m, Kiel und Masten inbegriffen
- Tiefgang: 3,5 m
- 2 Masten von 42m und 1 Mast von 45m Höhe (ein 17-stöckiges Gebäude)
- Gewicht der Maste: je 6,5 Tonnen
- Segel: 960 m2
- Motoren: 2 Yanmar von je 550 PS
- Gewicht: 850 Tonnen (4 Boeing 747!), davon 650 Tonnen Eisenholz

- 30 Tonnen Schrauben
- 50 000 Holzspunde auf den Muttern, Bolzen und Schrauben
- 80 Tonnen Ballast
- 1 km Wanten und kilometerweise Stromkabel

KREUZFARTEN UND TRAUMHAFTE TAUCHGÄNGE

Das Segelschiff Waow ist ganz ohne Zweifel der schönste Dreimaster, der seit April 2012 im indonesischen (auch: malaiischen) Archipel kreuzt. Unter ausserordentlich komfortablen Bedingungen lassen sich mit ihm die schönsten Tauchspots erkunden: Raja Ampat, Misool, Komodo, Halmareha, Banga-See, Seram-See, Sunda-Inseln oder Celebes (Sulawesi). Der Archipel setzt sich aus über 13 500 Vulkan- oder Karstinseln zusammen. Sie allein beherbergen über 10% der Korallenriffe der Welt. Und diese Riffrücken, Klippen, Höhlen, Spitzen, Bögen und schwarzen Sandbänke bieten einer unglaublich reichen, vielfältigen Fauna Lebensraum. An so unterschiedlichen wie spezifischen Tauchplätzen lassen sich durchs ganze Jahr mehr als 3200 Fischarten und über 600 Korallenarten bewundern.

www.waow.ch