



# SCHIFFBAU EXTREM

Wer hat nicht schon einmal davon geträumt, sich im Ausland ein eigenes Geschäft aufzubauen? Aber nur wenige wagen es tatsächlich. Zwei davon sind Bruno Hopff und Maik Solf, die sich den Traum eines **Safarischiffes in Südost-Asien** erfüllt haben. Dies verlief allerdings nicht ohne Schwierigkeiten.

Text und Fotos: Tobias Friedrich





Großartig: Der Bau der Amira erfolgte direkt am Strand. Schon bald nach Kiellegung wird ihre Dimension deutlich.



Natürliche Baustoffe: Das Schiff ist komplett aus Holz gebaut.



Indonesien. Ein Großteil des Landes befindet sich inmitten des Korallendreiecks in Südost-Asien und bietet eine der schönsten Unterwasserwelten der Erde. Die unglaubliche Vielfalt der Lebewesen beschert dem Land einen großen Zustrom von Touristen aus aller Welt. Vor allem Tauchern ist die Perle dieses Paradieses bestens bekannt: Raja Ampat. Ganz im Osten von Indonesien, angrenzend an der Insel Papua, gilt es als Juwel der Tauchplätze.

Dies hat auch der Schweizer Bruno Hopff erkannt, der schon seit dem Jahr 2002 in Indonesien lebt und sich in Land und Leute verliebt hat. Nach anfänglichen Urlauben blieb Hopff fest in Indonesien und arbeitete als Tauchlehrer auf unterschiedlichen Safarischiffen. Die freie Zeit nutzte er, um neue Riffe zu entdecken und Erfahrungen zu sammeln. Ziel der Anstrengungen war, Tauchern mit dem eigenen Schiff die schönsten Plätze Raja Ampats zeigen zu können. Die Anforderun-

gen waren erheblich: Es sollte groß, komfortabel und auf dem neuesten Stand der Technik und Sicherheit sein.

»Uns war bewusst, dass dieses Projekt nicht einfach werden würde. Vor allem nicht in Indonesien, wo das Schiff gebaut werden sollte«, so Hopff. Die lockere und unverbindliche Art der indonesischen Bevölkerung mag im Urlaub und zum Leben noch sehr angenehm sein, aber spätestens bei ernsthaften Bauvorhaben kann das »lockere« Zeitverständnis doch schnell auseinander gehen, verglichen mit dem eines an Schweizer Uhrwerke gewohnten Unternehmers.

Sich dessen bewusst ging Hopff das große Risiko dennoch ein und fand in Bira, an der süd-westlichen Spitze Sulawesis, einen Schiffsbauer, dem er vertrauen konnte – zunächst jedenfalls. Ohne einen Partner kann in Indonesien kein Schiff gebaut werden. »Die Vetterwirtschaft ist extrem und wer da nicht mitspielt, kann das Geld auch gleich zum Fenster hinaus werfen«, so Hopff. Dennoch ließ er sich auf dieses Abenteuer ein und fand mit Maik Solf, dem der Reiseveranstalter und Indonesienspezialist Aquaventure gehört, auch einen starken Partner. Gemeinsam wurde der Bau des neuen Schiffes geplant und angegangen. »Wir waren damals vielleicht ein bisschen blauäugig, den Versprechungen des Schiff-

bauers und dem attraktiven Preis zu glauben«, sinniert Solf heute. Damals waren sich die beiden Partner noch nicht bewusst, dass der tatsächliche Preis der Amira, so der gemeinsam gefundene Name, doppelt so hoch sein würde wie ursprünglich geplant. »Zum Glück hatten wir noch einen Plan B, C und D in der Tasche, sonst wären wir richtig nervös geworden«, erklärt Solf und meint damit weitere Partner, die in das Projekt einstiegen würden, als absehbar war, dass das Vorhaben deutlich teurer wurde. Wenigstens wurde die geplante Bauzeit von zwei Jahren nur um 2 Monate überschritten, was für ein Vorhaben in dieser Größenordnung nicht selbstverständlich ist.

In Indonesien kommen aber noch einmal ganz andere Probleme auf die Investoren zu.

Baupläne werden nicht so umgesetzt, wie sie auf dem Papier stehen: »Oft wurden Pläne bewusst ignoriert mit der Begründung, dass die eigene Idee besser wäre«, stellt Hopff resigniert fest. »Da wurden Türen eingebaut, die nicht aufgehen oder Tische und Bänke in unmöglichen Höhen- und Breitenmaßen gebaut.« so Hopff weiter. Die Erklärung lautete dann: »Oh sorry, hab ich nicht gesehen, dass da auch Maße dabei standen.« So mussten ganze Bereiche abgerissen und wieder neu gebaut werden – ein nervenaufreibendes Geduldsspiel für die Bauherren.

Die Planung in Indonesien ist so schwierig, weil Planen kein Bestandteil der indonesischen Kultur ist. Niemand macht sich hier Gedanken, was morgen sein wird, geschweige denn in einem Jahr. Die Indonesier leben

seit Generationen in den Tag hinein, da man sich zum Beispiel nicht mit Vorräten auf harte Winter vorbereiten muss.

Ein großes Problem war auch die Materialbeschaffung, die teilweise nur aus Java, östlich von Bali, machbar war und via wochenlangem Seeweg geliefert wurde. Hinzu kam, dass die Arbeiter erst Bescheid sagten, wenn das Material ausgegangen war, anstatt es frühzeitig zu melden, damit rechtzeitig neues beschafft werden konnte. So entstanden teilweise lange Pausen, die es zu überbrücken galt. »Ein Kindergarten, der sich auf fünf Decks verteilte«, meint Hopff dazu. »Außerdem haben sich Rohmaterial und Treibstoffpreise in den letzten Jahren verdoppelt«, so Hopff weiter.

Falls dann etwas schief geht, wie zum Beispiel ein falscher Kompressor geliefert wird, oder die Holzqualität nicht stimmt, kommt es zu Verzögerungen, die sich letztendlich in hohen Kosten niederschlagen. Alleine der Stapellauf der Amira dauerte ganze sechs Wochen, in denen dutzende Arbeiter das tonnenschwere Schiff Stück für Stück zum Wasser bugsierten. Mit Winden und Ketten ging es nur ein paar Zentimeter pro Tag über eine Strecke von 120 Metern. »Der indonesische Schiffsbauer konnte uns gar keine Zeitangabe über den Stapellauf machen, mit der aber-

## OFT WURDEN PLÄNE IGNORIERT ODER OHNE RÜCKSPRACHE ERSETZT.

gläubischen Begründung, es hänge vom Karma des Bauherren ab«, sinniert Hopff und schüttelt dabei den Kopf. Des weiteren hätte es durchaus auch kleinere Schiffe gegeben, die den Weg ins Meer erst gar nicht geschafft hätten. »Das war sehr aufmunternd – ein Jahr vor der ersten geplanten Tour«, so Hopff.

Man könnte meinen, Abhilfe zu schaffen, wenn ein Festpreis für alle Arbeiten ausgemacht werden würde. Das hat allerdings zur Folge, dass die Arbeiten sehr schnell erledigt werden und kaum noch Qualität geliefert wird. »Wenn wir dies dann ändern oder anders konstruieren wollten, hieß es, dass dies so nicht im Vertrag vereinbart gewesen wäre.« Eine andere Lösung, den Arbeitern einen Tagelohn zu zahlen, funktioniert auch nicht zuverlässig: »Sobald der Bauherr die Baustelle verlässt, verstummen wie auf magische Weise alle Maschinen und einer der Truppe wird als Wachposten aufgestellt, falls der Chef doch wieder kommen >

## DIE VETTERNWIRTSCHAFT IST EXTREM. WER DA NICHT MITSPIELT ZAHLT SCHNELL DRAUF.



Blick durch die Bilge: Der unterste Raum im Schiff erlaubt während der Bauphase einen Blick über die volle Rumpflänge.



Baufortschritt: Das »Trockendock« wächst mit.



Vor dem Stapellauf: Eine Sandsack-Rampe ebnet den Weg ins Wasser.





Pläne sind auslegbar: Immer wieder kam es zu Abweichungen von den Vorgaben.



Stapellauf mit Muskelkraft: Die Amira wurde zentimeterweise ins Wasser gezogen.

**SOBALD DER BAUHERR DIE BAUSTELLE VERLÄSST, VERSTUMMEN ALLE MASCHINEN.**

sollte«, schildert Hopff seine Erfahrungen und erklärt weiter: »Dann wird ein Nickerchen gemacht oder gegen kleine Beträge Karten und Domino gespielt.« All dessen waren sich Hopff und Solf bewusst, an manchem Tag mehr, an anderen weniger.

Ein großer Kostenfaktor und diskutierter Aspekt war auch die Zuverlässigkeit des Schiffes. Andere Safariveranstalter klagten

immer wieder über ausfallende Motoren und abgebrochene Touren, die dann schnell und teuer von einem Boot der Konkurrenz übernommen werden mussten. Das wollte Hopff auf jeden Fall vermeiden und setzte bei der Amira daher auf einen Hauptmotor und zwei kleinere Hilfsmotoren, die im Fall eines Schadens unbemerkt übernehmen können. Ein in Indonesien eher ungewöhnliches Prinzip für Touristenschiffe, es wird sonst eher in größeren Frachtern eingesetzt. Dass dies eine gute Wahl war, beweist die Amira damit, dass bis heute keine Tour wegen Maschinenproblemen abgesagt wurde.

Heute pendelt die Amira zwischen den schönsten Tauchgebieten Indonesiens. Von Oktober bis März jeden Jahres wird das Be-

ste aus Raja Ampat abgeklappert und der Rest der Zeit tourt sie zwischen Bali und Komodo, mit einigen Spezialtours und Abstechern nach Alor, in die Banda See und die Triton-Bay. Das Schiff hat seine Alltagstauglichkeit bewiesen und gilt in Indonesien als eines der luxuriösesten Schiffe. Besonders die stolze Größe von 52,5 Metern und die fünf Decks lassen den Gästen genug Freiraum und Entspannungsmöglichkeiten. Über das windgeschützte Tauchdeck gelangen die Taucher direkt und ohne Treppe auf eines der drei Beiboote, mit denen es zu den Tauchplätzen geht. Das ist ein großer Vorteil gegenüber Schiffen, bei denen eine steile Treppe an der Außenwand angebracht ist, um vom Tauchdeck auf Meeres-

höhe zu gelangen. Perfekt war die Amira bei Fertigstellung aber auch noch nicht. Zwischen Restaurant und TV-Lounge wölbten sich die Balken – ein Überbleibsel aus der abenteuerlichen Bauphase, welches nachträglich mit erheblichem Aufwand korrigiert wurde. Zudem ist das Deck nicht völlig dicht, was bei starkem Regen dazu führen kann, dass Wasser in den Innenraum gelangt. »Selbst die gute, Schweizer Dichtmasse hat gegen den indonesischen Monsunregen keine Chance.« erklärt Bruno Hopff mit einem Kopfschütteln. Alles kein Weltuntergang, sondern Kinderkrankheiten eines schönen, alltagstauglichen Schiffes. »Es ist wenigstens tröstend, dass kein Holzschiff zu hundert Prozent dicht ist.«

»Wenn ich die Zeit zurückdrehen könnte, würde ich einiges anders machen«, erzählt Hopff, während er auf dem geräumigen Deck der Amira sitzt und der warme Wind das darüber gespannte Sonnensegel in Schwingungen versetzt. Klar. Hinterher ist man immer schlauer. Aber wenn man bedenkt, dass die Beteiligten vorher keinerlei Erfahrung im Schiffsbau hatten, ist das Resultat äußerst gelungen.

Und was kommt als Nächstes? Trotz der klaren Worte wirkt Hopff zufrieden und würde wieder ein Schiff bauen, denn die Leidenschaft des Schweizer ist groß und die Liebe zum Land stark. Für die Zukunft träumt er von einem Tauchsafarischiiff, welches keinerlei Emissionen verbreitet. Man darf also gespannt sein.

**TROTZ ALLER WIDRIGKEITEN: DIE AMIRA-EIGNER WÜRDEN SIE WIEDER BAUEN LASSEN.**

**INFO:**

- > Making Off Video <https://vimeo.com/7557487>
- > Buchung, Reise und Routeninfos: [www.amira-indonesien.de](http://www.amira-indonesien.de)  
[www.aquaventure-tauchreisen.de](http://www.aquaventure-tauchreisen.de)



Luxus-Liner: Die Kabinen an Bord der Amira bieten jeden Komfort.



Schwimmende Tauchbasis: Das Tauchdeck.



Die Amira unter vollen Segeln.

