

Baltic Yachts



Foto: Baltic Yachts

Made in Finland

Nautor's Swan



Foto: Nautor's Swan

Nauticat



Bei den Namen Nautor's Swan, Baltic Yachts oder Nauticat geraten viele Segler ins Träumen ... Zu Recht, denn auf diesen Werften werden Yachten gebaut, die zu den besten der Welt zählen. Doch wie wurden diese berühmten Werften zu dem, was sie heute sind? Imke Feddersen war vor Ort.

Es ist ruhig in Finnland. Von der Fläche her ist das Land knapp so groß wie die Bundesrepublik, aber es leben dort nur 5,3 Millionen Menschen, etwa so viele wie in Berlin und Hamburg.

Aber Finnland hat fast 189.000 Seen und 39.000 Kilometer Küste. So liegt es nahe, dass sich hier über die Jahrhunderte eine ausgeprägte Tradition und Kompetenz im Bootsbau entwickelt hat. Es gibt über 100 Bootsbaubetriebe, wobei diese überwiegend im Südwesten angesiedelt sind, an der Küste zum Bottnischen Meerbusen. Hier befand sich bereits im 16. Jahrhundert das Zentrum des Schiffbaus, und daran hat sich nichts geändert.

So zählen finnische Werften heute zu den Edelschmieden des Yacht-

baus. In der knapp 20.000 Einwohner zählenden Hafenstadt Pietarsaari (das ist der finnische Name, denn man ist hier zweisprachig; der schwedische Name lautet Jakobstad) baut Nautor's seine legendären Schwäne. Gleich nebenan sozusagen, in Bosund, entstehen die exklusiven Baltic-Yachten. Und etwas weiter südlich, in Turku, werden ebenfalls weltbekannte Yachten hergestellt: die Nauticats.

Drei Werften, drei unterschiedliche Yachttypen, drei verschiedene Philosophien und Konzepte – von denen alle für sich aufgegangen sind. Wohl deshalb, weil alle drei Werften konsequent auf Qualität setzen und sich dabei stets an den Wünschen und Bedürfnissen ihrer jeweiligen Zielgruppe orientiert haben.





Foto: Nautor's Swan

Nautor's Swan

Mitte der Sechzigerjahre hatte der junge Finne Peter Koskenkyla einen Traum und ein Stück Land: Er wollte eine Werft errichten und Yachten bauen, und zwar die besten der Welt. Seit Jahrhunderten baute man in seiner Heimat Boote, was lag also näher, als dieses wertvolle handwerkliche Know-how zu nutzen und es mit der Innovation der damaligen Zeit zu verbinden, die da hieß GFK.

Den Namen für die Yachten hatte er auch schon: Swan. Benannt nach dem finnischen Wappenvogel.

Geld oder nennenswerte Erfahrung im Yachtbau dagegen besaß er allerdings nicht, dafür aber eine große Überzeugungskraft. Im Winter 1966 traf er in einem Hotel in Helsinki Rod Stephens, von Sparkman & Stephens, dem damals besten und

erfolgreichsten Konstruktionsbüro der Welt. Der junge Finne schaffte es, den Amerikaner von seinem Plan zu überzeugen und für eine Zusammenarbeit zu gewinnen: Es sollte eine qualitativ hochwertige Yacht entstehen, die Racereigenschaften mit dem Komfort einer herkömmlichen Fahrtenyacht verband – eine Spezialität von Sparkman & Stephens.

Die erste Yacht des gemeinsamen Projekts war die Swan 36. Eine Sensation, denn nie zuvor war eine Yacht mit über 10 Metern Länge aus GFK gebaut worden. Zudem zeichneten das Schiff einige Innovationen aus: Das Ruder war vom Kiel getrennt und mit einem Skeg weit nach hinten versetzt worden. Durch einen nach achtern gesetzten Lateralschwerpunkt wurde die Steu-

erung verbessert und der Rumpf hinten verbreitert. Damit war eine Konstruktion geschaffen, die weniger Gewicht als eine Holzyacht hatte, dieser aber in Sicherheit und Segeleigenschaften weit überlegen war. Außerdem bot die Yacht viel Platz unter Deck für die vorgesehene luxuriöse Ausstattung.

Die Swan 36 wurde auf Anhieb ein grandioser Erfolg, unter anderem auch, weil zu dieser Zeit die Arbeitslöhne in Finnland erheblich niedriger waren als beispielsweise in den USA. Die Yacht war damals für 23.500 US-Dollar zu haben.

Schnell machte sich die Swan 36 als Regattayacht einen Namen, was zur Entwicklung der Swan 37 und 43 führte.

Kurz vor Weihnachten 1969 musste die junge Firma dann einen herben

Rückschlag hinnehmen: Ein Feuer in der Werft vernichtete zwölf im Bau befindliche Yachten. Peter Koskenkyla war daraufhin gezwungen, Anteile seiner Firma zu verkaufen, um den Wiederaufbau finanzieren zu können.

Doch der Erfolg blieb Nautor's treu. Nachdem 1969 eine Swan 43 den Admiral's Cup gewonnen und 1974 eine Swan 65 beim Whitbread Round The World-Race (benannt nach dem damaligen Sponsor der

Brauerei Whitbread) gesiegt hatte, war der Name Nautor's aus der Regattawelt nicht mehr wegzudenken und die Werft hatte sich als Hersteller von Hochleistungsrennyachten etabliert.

Zu einem Synonym für Luxus und Glamour wurde der Name Swan darüber hinaus, als der segelbegeisterte Stardirigent Herbert von Karajan sich eine Swan 43 – die HELISARA II – zulegte.

Im Jahr 1998 trat die renommierte Werft in eine neue Ära ein. Die Produktion war im Laufe der Jahre unrentabel geworden und der italienische Mode-Unternehmer Leonardo Ferragamo übernahm als neuer Eigentümer das Ruder, um die Werft wieder in die schwarzen Zahlen zurückzuführen.

Seit der Gründung sind bei Nautor's fast 2.000 Swans gebaut worden, von 36 bis 131 Fuß, und sie sind alle noch unterwegs. Heute produziert Nautor's mit fast 470 Mitarbeitern an drei verschiedenen Standorten: In Pietarsaari (Jacobstad) sind das Headquarter und das Technologiezentrum, im 16 Kilometer entfernten Kronoby werden die Teile für den Innenausbau gefertigt und in Kallby, 15 Kilometer entfernt, werden die Rümpfe laminiert.

Seit 1980 werden die Swans vom ar-

gentinischen Konstrukteur German Frers gezeichnet, dessen Entwürfe weltweit auf allen wichtigen Regatten weit vorne mitschwimmen.

Bei der Fertigung steht nach wie vor die Qualität im Vordergrund. Des Weiteren legt Nautor's großen Wert auf die Balance zwischen Komfort und Schnelligkeit ihrer Yachten, sowie selbstverständlich auch auf deren Sicherheit und Langlebigkeit. Eine erstklassige Verarbeitung in Verbindung mit einem zeitlosen Design erfreuen den Eigner über Jahre an seiner Swan und erfüllen ihn mit Stolz. Der edle und erstklassige Innenausbau ist aus hochwertigem Teak. Doch wird hierfür kein Regenwald abgeholzt, denn es stammt aus Plantagen, wo man jeden gefällten Baum wieder nachpflanzt. Eine Swan kostet etwa das Zwei- bis Dreifache einer in Größe und Ausstattung vergleichbaren anderen Yacht. Aber warum zahlen Eigner für Schnelligkeit, einen luxuriösen Ausbau und das Prestige so viel mehr?

Ganz einfach, weil sie schlau sind. Denn eine Swan hat einen hohen Wiederverkaufswert, aber was noch wichtiger ist, sie garantiert ein Maximum an Sicherheit für Eigner und Crew, wenn diese mit ihr auf den Ozeanen dieser Welt segeln.



Der Gründer Peter Koskenkyl.



Edles Design unter Deck.



Das Werftgelände in Pietarsaari.

Fotos: Nautor's Swan



Foto: Baltic Yachts

Baltic Yachts

Dass die Werft Baltic Yachts 1973 überhaupt gegründet wurde, geht auf einen Disput unter Mitarbeitern bei Nautor's zurück. Der damalige Projektleiter Per Göran Johansson hatte vorgeschlagen, beim Bau das neue und gewichtsparende Balsasandwich-Verfahren einzusetzen. Als dieses Verfahren keine Zustimmung fand, verließen Johansson und vier seiner Mitstreiter die Werft, um ihrer Vision zu folgen, die an das olympische Motto *citius, altius, fortius* (zu deutsch: schneller, höher, stärker) angelehnt war. Übertragen auf den Yachtbau bedeutete es eine enorme technische Herausforderung, eine Yacht schneller, stabiler und gleichzeitig leichter zu bauen. Trotzdem konnte das erste Modell, eine Baltic 46, bereits im Oktober 1974 auf der Hanseboot in Hamburg präsentiert werden.

Diese erste Baltic befand sich damals bereits auf einem höheren technischen Niveau als viele Yach-

ten heutzutage. Entsprechend positiv war die Resonanz bei den Messebesuchern, das Geschäft lief gut an.

Doch dann sorgte die erste Ölkrise für Turbulenzen in der Wirtschaft und brachte auch das noch junge Unternehmen in eine schwierige finanzielle Lage. Diese wurde dadurch entspannt, dass 1977 die große Schiffswerft Hollming Ltd. die Firma kaufte. Die Liquidität des neuen Eigentümers ermöglichte es nun, die Modellentwicklung fortzuführen sowie ein weltweites Marketing zu installieren. Zusätzlich eröffnete Baltic Yachts ein Verkaufsbüro in den USA.

Doch Ende der Achtzigerjahre geriet dann der Schiffbau in die Krise und Hollming Ltd. beendete seinen Exkurs in den Segelyachtbau. Im Grunde wäre dies das Aus für Baltic Yachts gewesen, aber 1991 übernahmen 34 Mitarbeiter die Anteile und machten die Werft damit zu ihrem eigenen Unternehmen.

Da es aber zu dem Zeitpunkt immer schwieriger wurde, mit dem herkömmlichen Serienyachtbau Geld zu verdienen, spezialisierte man sich bei Baltic Yachts auf die Marktnische des individuellen Einzelbaus für den anspruchsvollen Eigner.

Den ambitionierten Bootsbauern in Bosund geht es daher nur um eines: Sie wollen die besten Segelyachten der Welt bauen! Um dieses Ziel zu erreichen, ist bei Baltic Perfektion oberstes Ziel. Sie wird auf allen Ebenen angestrebt, von der Konstruktion über eine komplexe Elektronik bis hin zu hydraulischen Einbauten. Dabei spielt es keine Rolle, ob die technisch ideale Lösung nun sichtbar ist oder verborgen im Inneren des Rumpfes, wo der Eigner die Details niemals zu Gesicht bekommen wird.

So verarbeitete man bereits 1995 Kohlefaser-Prepegs, um das beste Verhältnis von Festigkeit und Gewicht zu erzielen, wobei das Gewicht eines leeren Rumpfs sich

um etwa 38 Prozent reduziert. Da beispielsweise herkömmliche Wänschen oder Beschläge zu schwer sind, werden diese aus leichten Werkstoffen beim jeweiligen Hersteller extra angefertigt.

Aber auch unter Deck, wo Eigner und Crew die Annehmlichkeiten einer exklusiven Cruising-Yacht genießen sollen, wird beim Innenausbau an Gewicht gespart, wo es nur möglich ist.

Was auf den ersten Blick nach einem exzellenten Innenausbau aus massivem Holz aussieht, sind ultraleichte Nomex-Waben, die mit einem dünnen Edelholzfurnier versehen wurden.

Zurzeit werden etwa zwei bis fünf Yachten pro Jahr auf der Werft gebaut, zwischen 50 und 200 Fuß. Entsprechend lang sind die Wartezeiten für die zukünftigen Eigner. Trotzdem ist die Werft für die nächsten Jahre ausgebucht.

Doch auch nach der Fertigstellung der Yacht steht die Werft dem Eigner jederzeit mit Rat und Tat zur Verfügung, egal auf welchem der sieben Weltmeere er sich gerade befindet. „Married to our customers“, nennt man das liebevoll bei Baltic Yachts.

Es kommt jedoch recht selten vor, dass sich jemand eine Baltic bestellt, der noch nicht lange segelt.

In der Regel weiß der Kunde sehr genau, worauf es ihm beim Segeln ankommt, und was er will. Und so erhält der Eigner eine individuelle, auf seine Wünsche zugeschnittene Yacht, „tailormade high technology yacht“, wie es im Werftjargon heißt.

Das hat natürlich seinen Preis, der aber auch akzeptiert wird. „Openbook“ lautet die Preisgestaltung, doch in der Regel spielt diese für den zukünftigen Eigner einer Baltic eine eher untergeordnete Rolle.

Obwohl die Kundschaft von Baltic Yachts in der Welt der Reichen und Superreichen angesiedelt ist, geht es in der Werft selbst sehr bodenständig zu. Statt einer Kapitalgesellschaft mit weltweit verstreuten Aktionären ist Baltic Yachts immer noch inhabergeführt.

Die inzwischen 36 Eigentümer stammen alle aus der Gegend um Bosund und 25 von ihnen arbeiten heute noch in der Firma. Die anderen sind mittlerweile in Rente. Insgesamt beschäftigt die Werft 165 Mitarbeiter.

Und wie begründet sich nun der Mythos einer Baltic Yacht? Vielleicht darin, dass kaufmännische Gesichtspunkte für die Werft nicht an erster Stelle stehen. „Wir könnten mehr Geld machen, wenn wir bei unseren Yachten nicht so viel in die Hightech investieren würden“, heißt es bei Baltic Yachts. „Aber dann könnten wir nicht mehr die besten Yachten der Welt bauen ...“



Baltic Yachts unterhält auch einen Betrieb in Pietarsaari für Yachten über 100 Fuß.



Eine Halle für eine Yacht: Hier entsteht der Rumpf der PANAMAX.



Ultraleichte Inneneinbauteile.



Foto: Nauticat

Nauticat

Die Winter sind hart hier in Finnland, die Temperaturen können auf bis zu 30 Grad minus sinken. Eis und Schnee lassen monatelang das Land, die Küste und auch die Boote gefrieren. Aber genau aus diesen Gründen beginnt in der unwirtlichen Gegend von Riihikoski, einem kleinen Ort in der Nähe von Turku, Ende der Fünfzigerjahre eine weitere finnische Erfolgsgeschichte: die von Nauticat.

Einige Segler aus der Region traten 1966 mit einem besonderen Wunsch an die Werft heran. Sie hatten auf ihren Booten genug gefroren und bestellten nun einen robusten sowie komfortablen Motorsegler mit einem Deckshaus, in dem man sich

auch bei frostigen Temperaturen wohlfühlen konnte.

Nachdem man auf der Werft bereits jahrelang Erfahrung im Bau von einfachen GFK-Booten gesammelt hatte, machte man sich also an die neue Herausforderung. Heraus kam die Nauticat 33, eine 10 Meter lange, robuste Schwerwetteryacht, die über eine behagliche Innenausstattung verfügte. Dieses Modell wurde ein großer Erfolg und man begann weitere und auch größere Yachten zu bauen.

Anfang der Achtzigerjahre kam dann eine zweite Produktlinie hinzu. Seit dieser Zeit werden bei Nauticat auch Segelyachten hergestellt, und zwar bis zu einer Größe von

52 Fuß. Diese unterscheiden sich aber deutlich von den Motorseglern, denn der Rumpf ist schnittiger, das Deckshaus niedriger und der Eingang wurde ins Cockpit verlegt. Außer vom Cockpit aus lassen die Yachten sich bei schlechtem Wetter auch vom Deckshaus aus steuern.

Diese neuen Modelle wurden außerdem als Hochseeyachten und für die Langfahrt konzipiert, wobei in südlichen Gefilden das Deckshaus vor der Sonne schützt. Weiteres Attribut für lange Törns sind beispielsweise entsprechend große Wasser- und Treibstofftanks.

Doch um welches Modell es sich auch handelt, eine Nauticat ist immer auf Qualität und Sicherheit

ausgelegt. Um die Stabilität und Festigkeit der Rümpfe zu garantieren, werden diese grundsätzlich von Hand laminiert. Auf den Einsatz von Sandwich-Konstruktionen wird bewusst verzichtet. Denn eine Nauticat ist keine „Rennziege“, bei der auf jedes Gramm Gewicht geachtet werden muss, sondern eine gestandene und solide Wohlfühlyacht, auf der Eigner und Crew in allen Revieren sicher unterwegs sind.

So werden unterschiedliche Rigg- und Kielkonstruktionen angeboten, die dem jeweiligen Wunschrevier des Kunden entsprechend angepasst werden können.

Die Riggs liefert Seldén, die Motoren kommen von Yanmar und die Segel aus der finnischen Niederlassung von North Sails. Die Navigationsinstrumente sind größtenteils von

Raymarine. Damit möchte die Werft dem Kunden auch beim Equipment optimale Qualität bieten.

Großen Wert legt man auch auf die komplette Inneneinrichtung. Diese wird nach den individuellen Wünschen des Kunden in der werfteigenen Tischlerei hergestellt – wobei kein Teakholz verwendet wird. Selbst Polster, Kissen oder Gardinen werden „custom-made“ vor Ort gefertigt, denn der Kunde soll sich später wie zu Hause fühlen auf seiner Nauticat.

Aber warum dieser ungewöhnliche Name? Weil es auf einer Nauticat innen so warm und gemütlich ist, dass man sich selbst bei rauem Wetter und frostigen Temperaturen so wohlfühlt wie eine Katze, die hinter dem Ofen liegt, erklärt Martin Gustafsson.

Martin, sein Bruder Patrik, der Vater Kaj Gustafsson und dessen Ehefrau Tuula führen gemeinsam die Werft. Im Jahr 1986 übernahm dann Kaj Gustafsson das Design und mittlerweile bildet er zusammen mit Sohn Patrik das Designerteam bei Nauticat.

Mehr als 2.750 Nauticats sind mittlerweile gebaut worden und sie befinden sich auf allen Meeren der Welt mit ihren unterschiedlichen Klimazonen. Aber dafür sind diese Allwetter-Yachten schließlich auch gemacht. Der Eigner und seine Crew sollen sich auf einer Nauticat bei jedem Wetter und in jedem Revier, egal ob es sich nun um die Arktis, das Mittelmeer, die Karibik oder die Südsee handelt, wohl und sicher fühlen wie die besagte Katze hinter dem Ofen. ■

Die Nauticat 385 ...

