

Wer in das nicht weit vom Polarkreis entfernte finnische Städtchen Pietarsaari kommt, wird kaum vermuten, daß sich hier eine der größten Yachtwerften der Welt etabliert hat. Die Swan-Yachten der Nautor A/B zählen zu den meistverkauften Serien-Seekreuzern des internationalen Bootsmarktes. Dort, wo heute moderne Betonhallen stehen, weideten vor wenigen Jahren noch Kühe.

Finlands Schwäne schwimmen schneller

Das Wunder von Pietarsaari begann vor sechs Jahren. Im Sommer 1965 kam der Finne Pekka Koskenkylä, leitender Angestellter einer großen Papierfabrik, auf den Gedanken, sich die eintönigen Feierabende in dem knapp 18000 Seelen zählenden Städtchen Pietarsaari mit dem Hobbybau eines Segelbootes zu versüßen. Noch vor dem Stapellauf bewies Koskenkylä jenes kaufmännische Talent, das ihn sechs Jahre später zum Geschäftsführer von Europas größter Yachtwerft machte: Er versilberte den Eigenbau für gute Finnmark und stellte gleichzeitig fest, daß sich die Bootsbauerei auch in größerem Stil lohnen müsse. Sogleich schrieb er einen Brief an Sparkman & Stephens in New York, die man ihm als der Welt beste Designer empfohlen hatte, mit der Bitte um die Zusendung exakter Baupläne für ein „großes“ Segelboot. Die Antwort blieb aus. Es folgte ein zweiter Brief, doch die großen Meister in der New Yorker Park Avenue schwiegen beharrlich weiter. So hängte sich der Finne kurzerhand ans Telefon und wiederholte mündlich seine Wünsche.

Wo denn die Werft sei, wollte man wissen. Es gab keine Werft, nur ein kleines Holzhaus in Bosund am Bottnischen Meerbusen.

Verwundert über soviel Hartnäckigkeit kramten Sparkman & Stephens für den sonderbaren Bootsbauer am Ende der Welt die Risse einer Segelyacht aus der Schublade,

die bereits 1962 gezeichnet worden war. Koskenkylä machte sie nicht nur zu einer der meistgebauten, sondern auch zu einer der am besten gebauten Segelyachten der Welt: Swan 36.

Dabei kamen ihm verschiedene Umstände zustatten. Im finnischen Flachland um Pietarsaari, schwedisch Jacobstad genannt, gab es derzeit eine beachtliche Zahl Arbeitslose, darunter viele Bootsbauer und Holzarbeiter, denen die großen Fließbandfabriken im Süden Lohn und Arbeit genommen hatten. Koskenkylä heuerte sie für nicht eben üppige Löhne an und erwärmte außerdem die umliegenden Gemeinden für seine Idee: „Stellt mir ausreichend große Hallen zum Bootebauen auf, und ich beschäftige eure Männer.“

Tatsächlich öffneten sich die Gemeindekassen für den hageren, damals knapp 28jährigen Selfmademan, und nach und nach finanzierten ihm die Gemeindeväter drei moderne Betonhallen rund um Pietarsaari: Eine große für die Montage der Yachten, eine für alle Holzarbeiten, und eine für das Laminieren der Rümpfe und Decks. Die Hallen, durch die Gemeindegrenzen viele Kilometer voneinander getrennt, wurden gepachtet, was sich heute noch als sinnvoll erweist.

Die ersten weißen Schwäne, die die Montagehallen elf Kilometer vor der Ostseeküste per Tieflader verließen und dem Messepublikum auf den großen internationalen

Bootsschauen in London, Hamburg und Kopenhagen vorgestellt wurden, verblüfften die Experten. Koskenkylä und seine Handwerkercrew hatten saubere Arbeit geleistet. Binnen eines Jahres sprach sich der für „Fließband“-Yachten bisher nicht erreichte Standard der Holzeinrichtung herum, und die cleveren Finnen füllten ihre Auftragsbücher. Nicht weniger als 90 Mal konnten sie die Swan 36 verkaufen.

Wichtigster Partner von Sparkman & Stephens

Nun wurden auch die geistigen Väter des Schiffes hellhörig. Rod Stephens buchte geschwind einen Flug an den Rand des Polarkreises, um die Fabriken in Augenschein zu nehmen. Inzwischen ist er dort Stammgast. Mindestens alle zwei Monate taucht er in Pietarsaari auf, trimmt die neuen Yachten ein und diskutiert mit den Finnen über Bauausführung und mögliche Rationalisierung des Serienbaues. Für die New Yorker Designer ist Nautor, wie die Werft sich nennt, inzwischen zum interessantesten Geschäftspartner avanciert, und Rod Stephens bekannte freimütig, „daß Sparkman & Stephens heute ohne Nautor nicht das wären, was sie sind.“ Bruder Olin kann es indessen offenbar immer noch nicht verknuken, daß die schönsten Schiffe des Konstruktionsbüros dort entstehen, wo ein halbes Jahr lang Finsternis

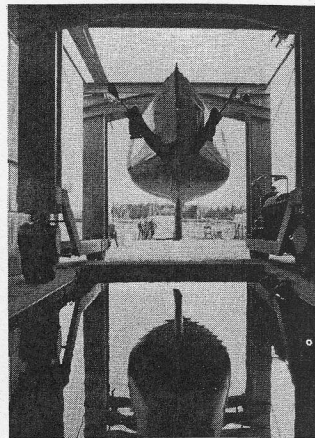
herrscht. Er ließ sich bisher nicht in Pietarsaari blicken.

Überrascht von dem ungewöhnlichen Verkaufsergebnis beeilten sich Sparkman & Stephens, den von der Linienführung her schon leicht veralteten Vogel Swan 36 zu modernisieren. Man zeichnete ein neues Unterwasserschiff, schuf gefälligere Aufbauten und streckte das Boot um einen Fuß zur Swan 37.

Doch dabei blieb es nicht. 1969 wurde die Swan 43 aus der Taufe gehoben, von der bisher 60 Schiffe gebaut werden konnten, und wenig später kam die Swan 40 dazu. Anfang 1971 schließlich folgte die gewaltige Swan 55, wahlweise als Sloop oder Yawl zu haben, und demnächst ist Premiere für die Swan 48, das modernste Schiff der weißen Flotte mit einem revolutionären Decks-Layout.

Beinahe hätte indessen die erfolgreiche Flotte nicht auf Kiel gelegt werden können. 1969, zwei Wochen vor Weihnachten, schreckten die Einwohner des Städtchens aus dem Schlaf. Sirenen heulten, Feuerwehrglocken klingelten durch die Nacht: Nautor brannte. Was mit viel Idealismus aufgebaut worden war, lag nach wenigen Stunden in Schutt und Asche. Wertvolle Formen und acht Yachten verbrannten, Liefertermine wurden überzogen, Kunden traten vom Kauf zurück. In kurzer Zeit stand Nautor am Rande des Bankrotts.

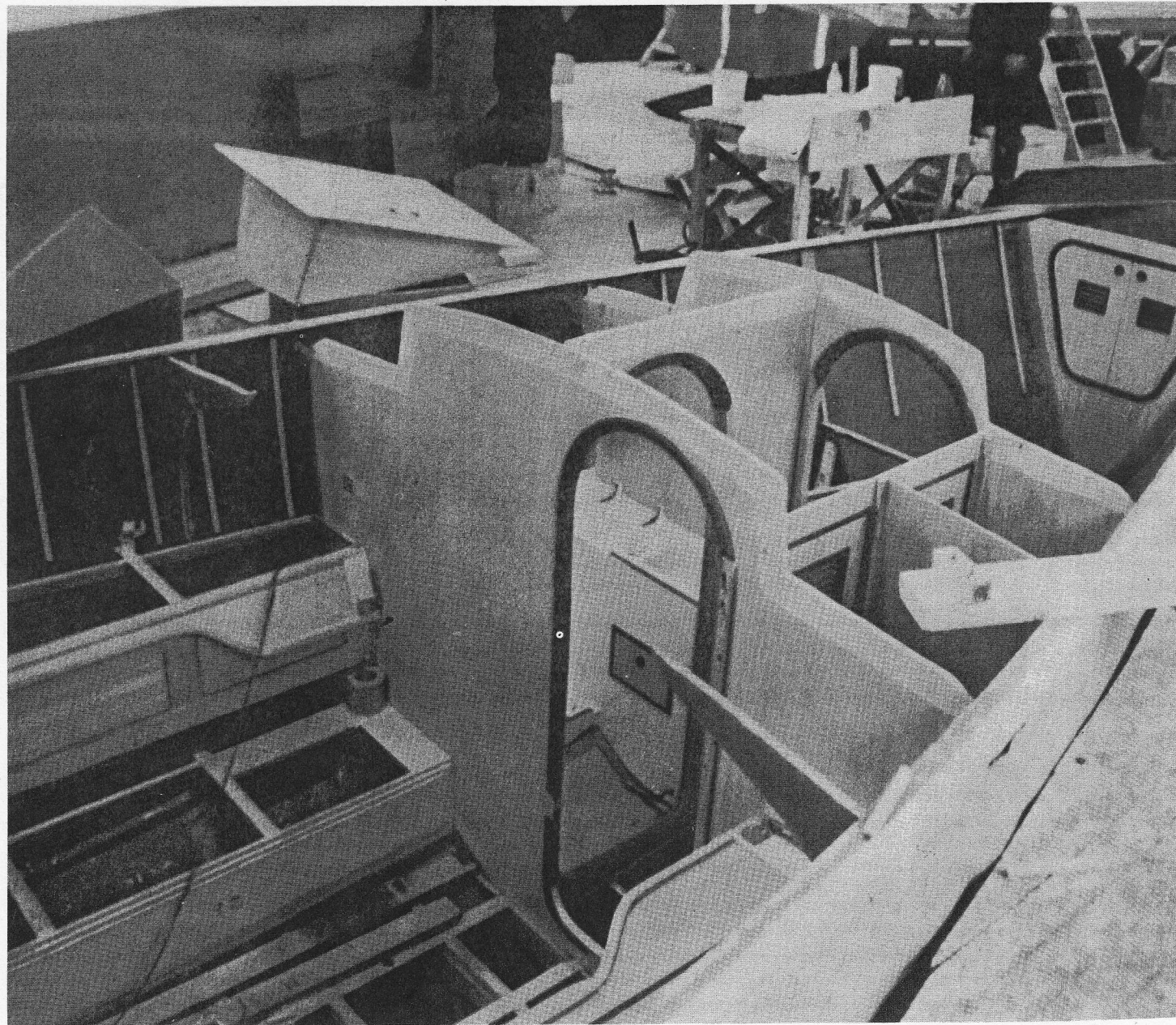
Und nun tat Pekka Koskenkylä etwas, was mancher junge Erfolgsmanager aus fal-

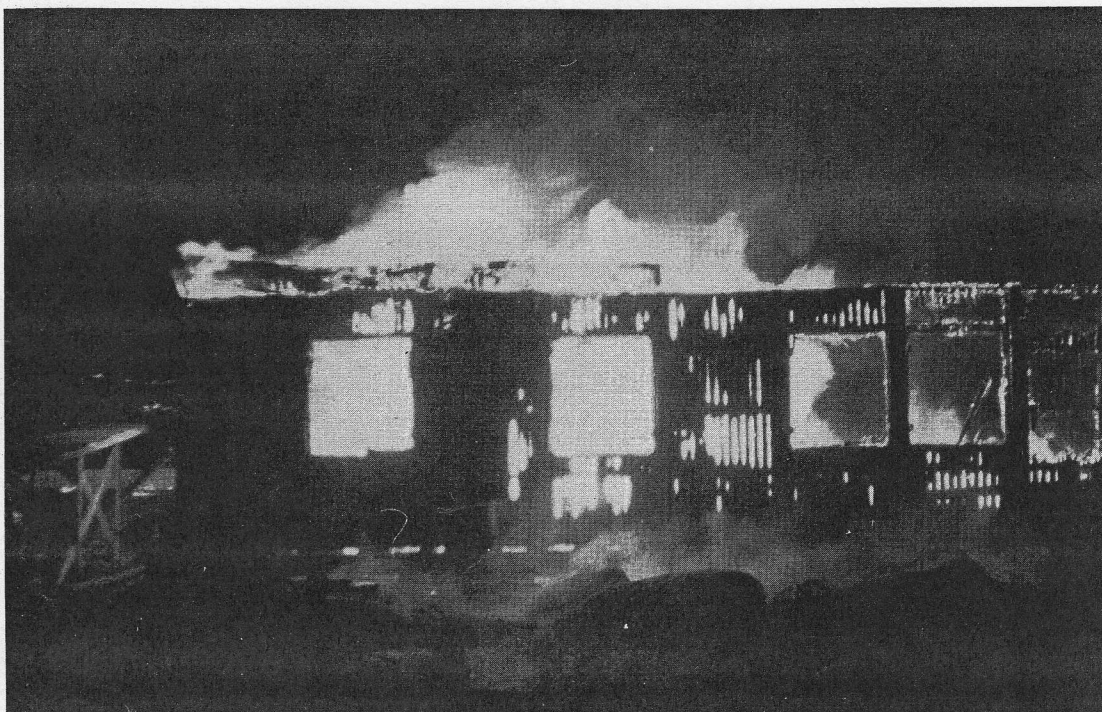


Zur Taufe wird die Swa Yacht mit dem Bockkran in den Testpool gerollt

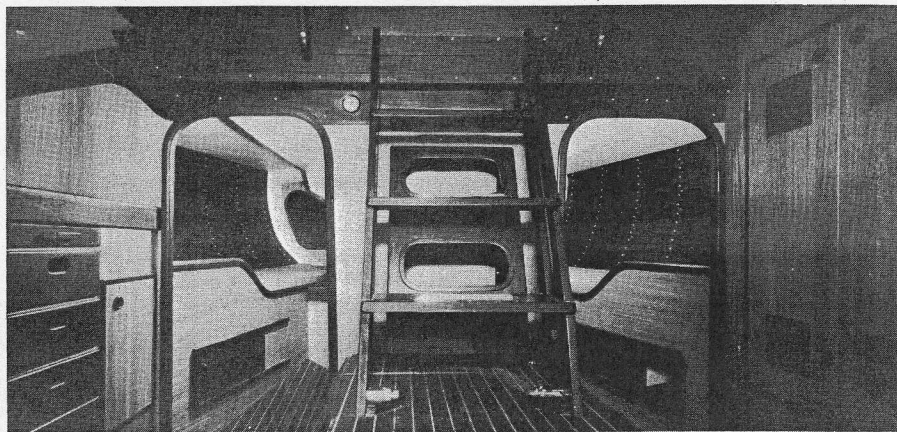
Die Wiege der Werft: Hier entstand der erste Hobbyt und hier werden noch heute die Modelle gefertigt

Alle Schotten und Längs- und Querrichtungen werden vorgefertigt und komplett in Kunststofffrümpfe eingesaugt

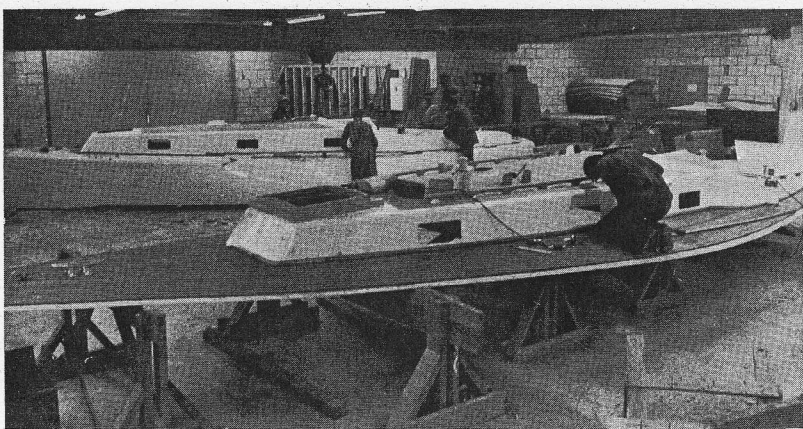




*Nautor brennt!
In einer Nacht
brachte das
Feuer die Werft
an den Rand
des Bankrotts*



*Kunst in Holz
schaffen Nau-
tors Möbel-
tischler mit
Stolz*



*Als dieses Foto ent-
stand, gab es in
Nautors Montagehalle
noch Platz. Heute muß
man sich zwischen den
Rümpfen hindurch-
zwängen*

*In dieser Halle werden
die Decks mit aller
Ausrüstung versehen,
bevor sie an Lauf-
katzen über die
Rümpfe schweben*

schem Stolz vermutlich nicht getan hätte: Er klingelte bei seinem einstigen Arbeitgeber, der Papierfabrik Schauman, an und bat um Geld. Die gewaltigen Investitionen, die notwendig waren, um die Werft wieder aufzubauen und durch modernere Anlagen rentabler zu machen, ließen sich nicht aus eigener Tasche bezahlen. Die Papiermacher griffen zu, und heute ist Nautors Geschäftsführer Koskenkylä praktisch wieder Angestellter bei seiner alten Firma.

Für sie dürfte sich allerdings die fremdartige Investition gelohnt haben. Nautors Umsätze können sich sehen lassen:

1968 2 Millionen Finnmark
1969 6 Millionen Finnmark
1970 10 Millionen Finnmark
1971 15 Millionen Finnmark

Für 1972 rechnet man mit einem Umsatz von mindestens 18 Millionen Finnmark. Inzwischen beschäftigt Nautor in seinen Betrieben 350 Mitarbeiter, davon alleine 50 im Büro. Vor fünf Jahren waren es noch sechs Arbeiter.

Fragt man den cleveren Bootsmanager Koskenkylä, für den seine Leute durchs Feuer gehen und der sich, wie alle leitenden Angestellten, mittags auch mit dem einfachsten Handlanger gemeinsam an den Kantineisch setzt, nach dem Erfolgsrezept, so antwortet er ohne zu zögern: „Alle hier bemühen sich, trotz Serienfertigung beste Handwerksarbeit zu leisten. Das steckt in den Leuten drin, denen liegt einfach kein Pfusch. Wenn einer unserer Leute mal etwas hinschludert, wird er von seinen Kollegen sofort zurechtgestoßen.“

Ganz sicher ist auch das Design der amerikanischen Konstrukteure ursächlich für den Erfolg. „Die gefälligen und harmonischen Formen unserer Schiffe kommen draußen bei den Käufern in aller Welt an. Schließlich haben Swan-Yachten inzwischen eine ganze Menge Silber auf den großen Seeregatten gewonnen.“

Silber blieb damit auch in Nautors Finanzsäckel hängen. 250 der nicht gerade billigen Yachten konnten bisher abgeliefert werden. Eine Swan 37 kostet beispielsweise rund 120 000 Mark, eine Swan 43 etwa 140 000 Mark und die Superyacht Swan 55 (Werblogan: ein Statussymbol für den, dessen Status keine Symbole fordert) mit allen Raffinessen gar eine runde halbe Million. Dazu Verkaufsleiter Roger Huldén, eben 28

Jahre alt: „Unsere Schiffe sind so gefragt wie frische Brötchen. Sie werden verkauft, noch ehe wir sie gebacken haben.“

Fährt man heute zur Wiege der Swan-Flotte, dort, wo 1965 der erste Eigenbau entstand, so erscheint die rasante Entwicklung kaum glaubhaft. Kilometer um Kilometer rollt der Wagen über kurvenreiche Sandstraßen, durch sumpfige Birkenwälder, an bemosten Felsbuckeln vorbei, holpert durch tiefe Schlaglöcher mit schlammig braunem Wasser, bis eine malerische Meeresbucht die Straße beendet. Am Ufer neben einem einsamen Felsklotz steht ein Haus.

Hier, in der kleinen Holzbaracke mit den blinden Scheiben, wurde die Idee zum Bau von Serenyachten geboren, und hier entstehen auch heute noch die Holzmodelle und GFK-Formen der neuen Yachten. Das Schiff, das vor uns liegt, füllt bis auf wenige Zentimeter die ganze Hütte aus, der Bug ragt sogar ins Freie, notdürftig verschalt mit einem Brettverschlag. Im Dämmerlicht kriechen sechs Leute auf dem Deck herum und bekleben den gewaltigen, stromlinienförmigen Fischleib der neuen Swan 48 mit Schaumstoff-Verstärkungen, die später überlaminiert werden.

„Die Modelle unserer Yachten macht niemand besser als diese erfahrenen, alten Bootsbauer“, meint Verkaufsleiter Huldén, „sie können sich sofort in einen neuen Typ hineinendenken.“

Wie lange die Leute hier indessen in beschaulicher Ruhe werkeln können, ist ungewiß, denn die Rationalisierung macht bei Nautor auch vor der Tradition nicht halt. Vielleicht steht hier in wenigen Jahren eine ähnliche Halle wie die des Betriebes zwei, nur wenige Kilometer entfernt. Aus dem Wald leuchtet ein wuchtiger Betonklotz, davor, auf hohen Stahlgestellen, die GFK-Formen der Swan-Yachten. Beißender Phenolgeruch kündigt schon draußen an, daß hier laminiert wird. Bis zu zehn Rümpfe werden in diesem Werk unter modernsten Bedingungen pro Monat produziert. Die riesigen, überdimensionierten Absaugvorrichtungen an der Hallendecke halten die Luft geruchfrei und die Arbeiter bei der Stange, denn in Finnland ist es genau wie bei uns: Im Mief will niemand arbeiten.

Wir holpern weiter durch den nicht enden wollenden

Sprühregen, der das karge Flachland um Pietarsaari noch trüber macht. Ein bunter Fleck in der Öde fesselt den Blick: Über den graubraunen Moorwiesen erheben sich die rot und gelb gestrichenen Zwiebeltürme einer alten russischen Holzkirche. Direkt daneben Werk drei. Die einst bankrotte Möbelfabrik wurde von Nautor wieder aufgemöbelt und arbeitet jetzt ausschließlich für den Bootskonkern.

Nicht weniger als 60 Leute bemühen sich hier, den Swan-Yachten jene Einrichtungen zu verpassen, derentwegen sie inzwischen in der ganzen Welt berühmt sind. Wer einmal erlebt hat, wie hier Verblendungen verleimt, geschwungene Schranktüren aus einzelnen Furnieren verpreßt und ganze Schotten mit Schleiflack versehen werden, wird verstehen, warum es etwas teurer ist, einen besonderen Geschmack zu haben.

Mit Naßschliffpapier auf dem Handballen — nicht etwa mit der Maschine — bearbeiten Nautors penible Tischler alle Holzflächen. Insgesamt acht Lackschichten müssen aufgetragen, mit der Ziehklänge wieder abgezogen und naß geschliffen werden, bis alle Poren geschlossen sind und die Holzoberfläche in seidigem Glanz erstrahlt.

Eine Asphaltstraße für die Werft

An Serienfertigung will man hier nicht so recht glauben, und doch stehen in den Regalen dichtgedrängt fertige Einzelteile, mit Typ- und Bau-nummer gekennzeichnet: Pantrys, Kojen, WC-Raum-Einrichtungen etc. Sie werden komplett vorgefertigt und im Montagewerk in die bereitstehenden Rümpfe gesetzt.

Vor den grauen, einstöckigen Hallen des Werkes vier, dem größten Nautor-Komplex, fauchen oxsenblutrote Walzen über dampfenden Asphalt. Die Gemeinde, inzwischen ihrem Industriesprößling gegenüber recht wohlwollend eingestellt, spendierte einen geteerten Hof und eine befestigte Einfahrt, nachdem die Tieflader mit den fetten Schwänen oben drauf des öfteren in der sumpfigen Wiese steckengeblieben waren.

Wir lassen die Taschen im Wagen und den Schlüssel stecken („hier klaut niemand“) und schließen uns den Arbeitern an, die der nebenan gelegenen Kantine zustreben.

„Fisch mit Kartoffelbrei“ steht auf der Speisekarte, zwei Finnmark kostet der Spaß. Einträchtig sitzen Führungskräfte neben Arbeitern, und „hier sitzen unsere ausländischen Geschäftsfreunde auch“, wie mir Nautor-Manager Koskenkylä beim Zuprosten mit selbstgebrautem süßen Bier nicht ohne Stolz verrät.

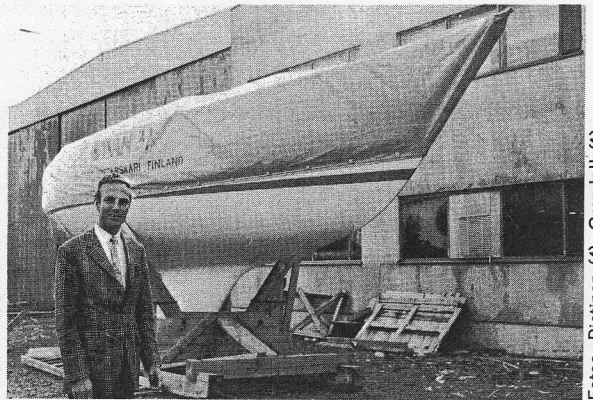
Allein in der Verwaltung beschäftigt Nautor inzwischen 50 Angestellte. Man sitzt auf Tuchfühlung, die Wände des modernen Flachbaus sind bewußt so dünn gestaltet, daß der eine den anderen hören kann.

Auf Tuchfühlung arbeitet man auch nebenan in den Montagehallen. Die Schiffe stehen so eng, daß man sich kaum zwischen den Rümpfen hindurchzwängen kann. Nautor platzt bereits wieder aus den Nähten. Mit etwas gutem

fahrenden Bockkrans diskutierte, legte ein Arbeiter ein solches Gefährt aus Streichhölzern auf dem Tisch zusammen. „So bau ich den!“ Zwei Monate später rollte das Ungetüm durch die Werkhallen. Nur was billiger und gleichzeitig besser im Ausland zu beschaffen ist, wird eingekauft.

Besonders stolz ist man auf den winterfesten, geheizten Testpool in separater Halle. Hier wird jede Yacht gebadet und mit Überdruck abgeduscht. Da zeigt sich auch die feinste Undichtigkeit. Nachdem die Motoranlage ihre Zuverlässigkeit bewiesen hat, wird das Schiff unter den Mastenkrän gefahren, wo man sich den Luxus leistet, das komplette Rigg auf- und abzutakeln. Erst nach dieser Prozedur geht das Schiff auf seine erste Reise.

Pekka Koskenkylä, der Mann mit Initiative, schaffte 18 Millionen Mark Jahresumsatz



Fotos: Pictinen (4), Grandell (1)

Willen erkennt man eine Fließbandproduktion. Drei bis vier Schiffe jeden Typs stehen hintereinander in der Montage. Die Decksschalen werden in einer anderen Halle mit allen Beschlügen, Fenstern, Teak-Stabdecks, Winschen etc. versehen und schweben, an Laufkatzen hängend, in die Endmontage, wo sie wie ein Deckel auf die fertig ausgebauten Rümpfe geschraubt werden.

Alle zwei Monate wieder, wenn Rod Stephens zur Visite kommt, sieht das Werk aus wie ein aufgeschreckter Ameisenhaufen. „Er findet immer ein Haar in der Suppe, vor allem bei der Ausrüstung, die ihm nie gut genug sein kann“, sagt Verkaufsleiter Huldén.

Damit alles gut wird, macht man bei Nautor inzwischen die meisten Beschlüge selbst. Dazu importierte man eigens aus den USA einen Fachmann mit Anhang. Blöcke, Püttings, Oberlichter, Mastfüße, ja sogar die kompletten Masten sind bei Nautor home-made. Als man über den hohen Anschaffungspreis eines selbst-

Die Werft ist bemüht, Qualität zu liefern, und das hat sie groß gemacht. Auf den Erfolgen will man sich indessen nicht ausruhen, neue Märkte sollen erschlossen werden. Kürzlich brummte Nautors erste, 47 Fuß lange Motor-yacht über den Bottnischen Meerbusen und leitete damit den Kopfsprung des Unternehmens in den Motoryachtbau ein. Ein kleinerer Typ, die Nautor 40, geht seiner Vollendung entgegen. Auch hier plante man weitsichtig und sicherte sich die Künste des berühmten englischen Motoryacht-Konstrukteurs Don Shead.

„Vielleicht werden wir in absehbarer Zeit auch Motorsegler bauen“, sagte mir Koskenkylä, „und vielleicht läuft schon im nächsten Jahr eine 70-Fuß-Yacht vom Stapel.“

Dafür wird man sich dann wohl eine weitere Fabrik direkt am Wasser suchen müssen, denn 20 m Schiffslänge verkraften auch Nautors Tieflader nicht — trotz neuer Asphaltstraße.

Harald Schwarzlose