

DM 5,-
Niederlande hfl 6,50
Italien L 5000,-
Österreich 8S 40,-
Spanien Ptas 450,-
Finnland Fmk 17,-
Printed in Germany



Delius-Klasing-Verlag
Bielefeld-Hamburg-
München

21 7. Okt. 87
84. Jahrgang

Wasser

Auf 50 Seiten
WETTER
Das Thema **JOURNAL**
über das
alle sprechen.

Schiffe satt:

**Endeavour,
J-Klasse**

**Liberas,
Extraklasse**

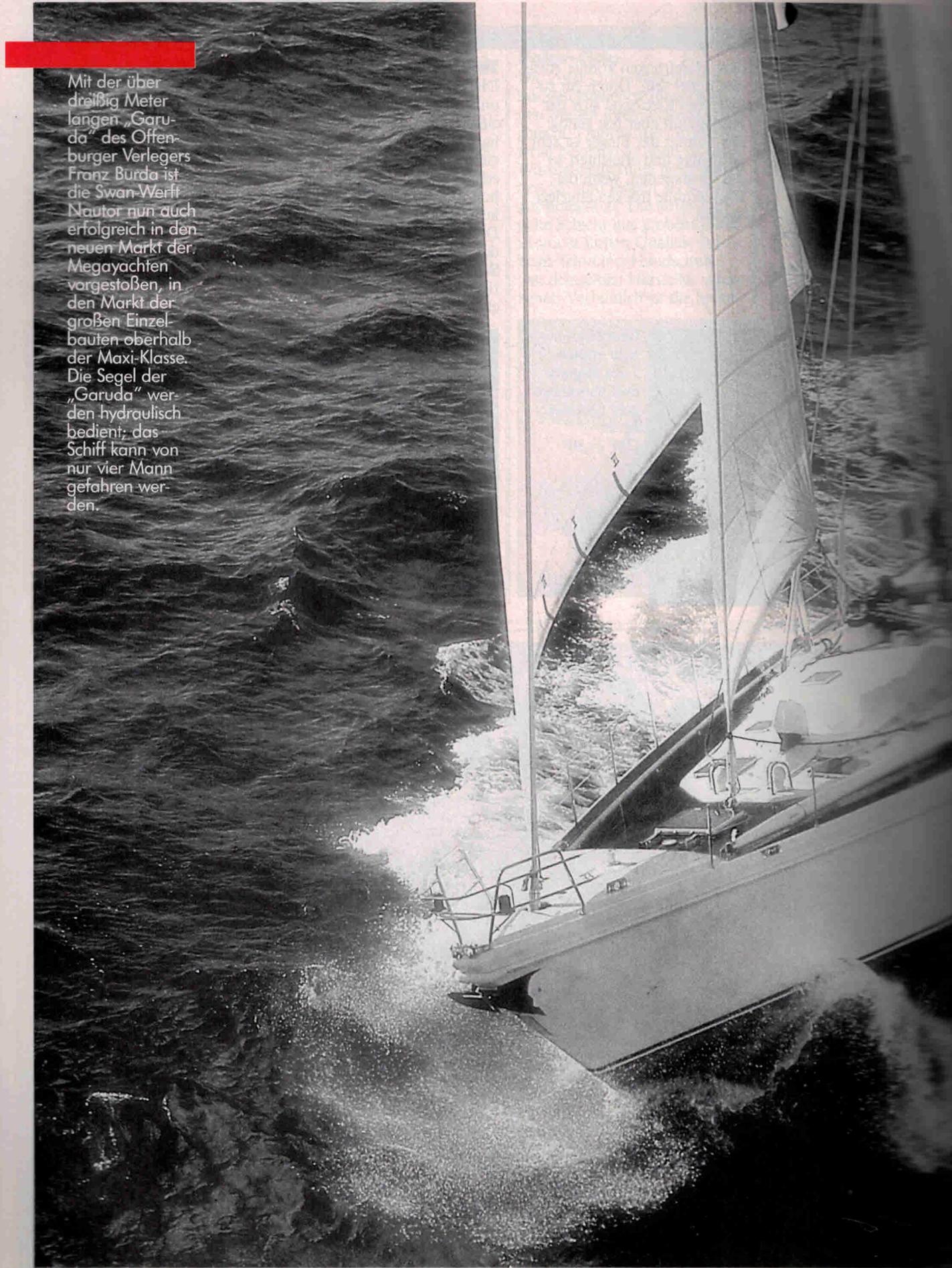
**Swan/Baltic,
Luxusklasse**

YACHT-Test:

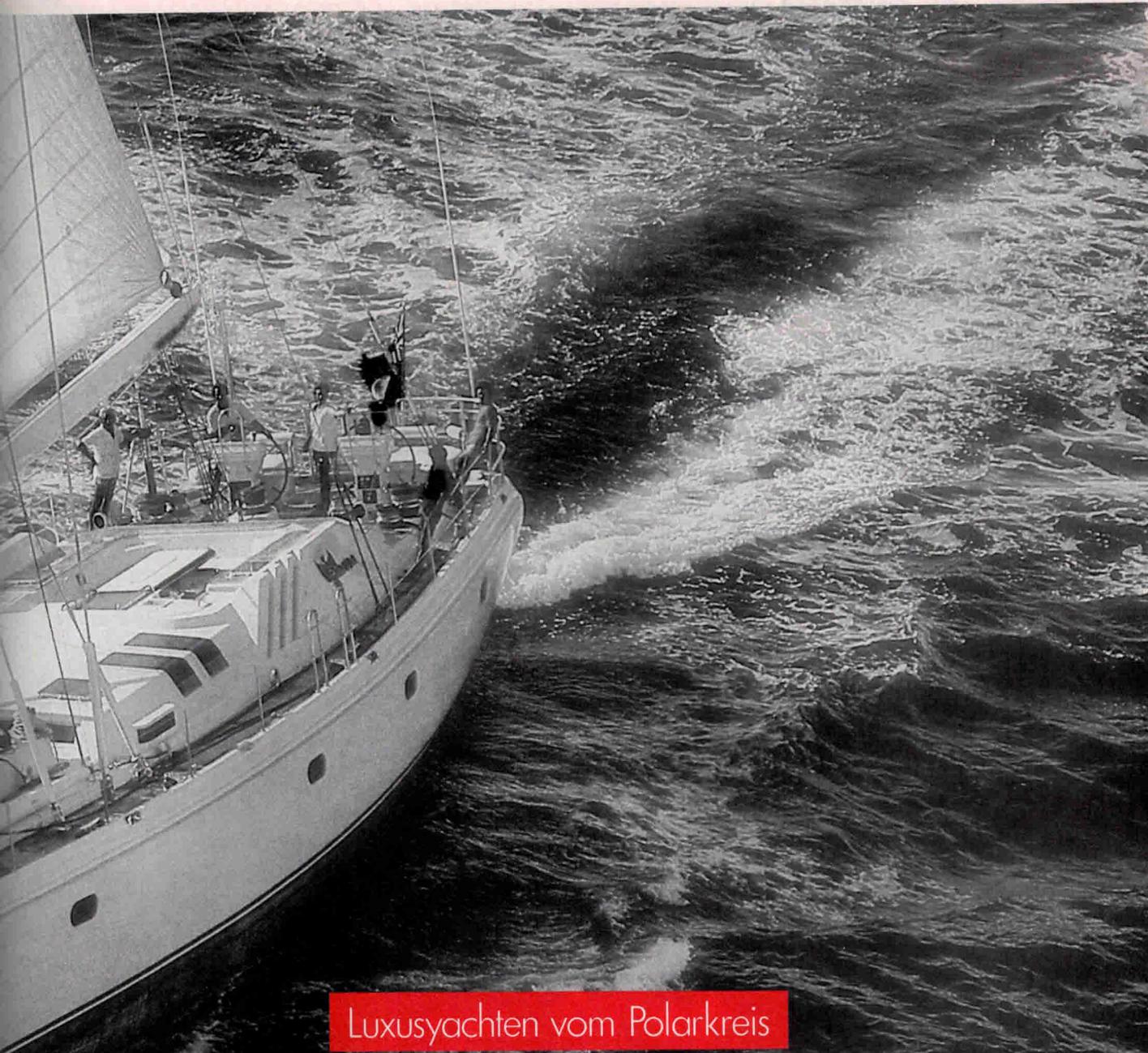
**Yachten, Video-
Echolote, Bord-
handschuhe**

**Alles über die
hanseboot**





Mit der über dreißig Meter langen „Garuda“ des Offenburger Verlegers Franz Burda ist die Swan-Werft Nautor nun auch erfolgreich in den neuen Markt der Megayachten vorgestoßen, in den Markt der großen Einzelbauten oberhalb der Maxi-Klasse. Die Segel der „Garuda“ werden hydraulisch bedient; das Schiff kann von nur vier Mann gefahren werden.



Luxusyachten vom Polarkreis

FEINSTES FINNISCH

Die finnischen Kunststoff-Swans und -Baltics mit ihren Teakstabdecks und luxuriösen Edelholz-Interieurs haben sich weltweit als Mercedes und BMW des Yachtbaus etabliert. Zu sehen sind sie in Deutschland nur auf der Hamburger Bootschau (ab 17. Oktober), die in der finnischen Bootsbauindustrie traditionell als wichtigste Bootschau Europas gilt. Die erste Swan wurde vor nunmehr zwanzig Jahren ausgeliefert, die erste Baltic sieben Jahre später. Mit zusammen über fünfhundert Leuten und einem gemeinsamen Jahresumsatz, der mittlerweile auf die hundert Millionen Mark zusteuert, haben die Swan-Werft Oy Wilh. Schauman AB Nautor und die Baltic Ltd. ihren Standort Pietarsaari in der Nähe des Polarkreises zum größten Luxusyachtbauzentrum der Welt gemacht.

Von Kai Krüger

FEINSTES FINNISCH

Die Baltics sind im Gegensatz zu den vollaminieren Swans leichte Sandwichbauten und in aller Regel für Regatten ausgerüstet. Baltics bislang größte, die britische „Naos“ im Maxi-Maß von 25 Metern, ist allerdings bewußt einfach gehalten. Sie soll mit kleinster

Crew sichere und schnelle Blauwasserreisen machen. Hier segelt sie (und eine kleinere Baltic 43) aller-

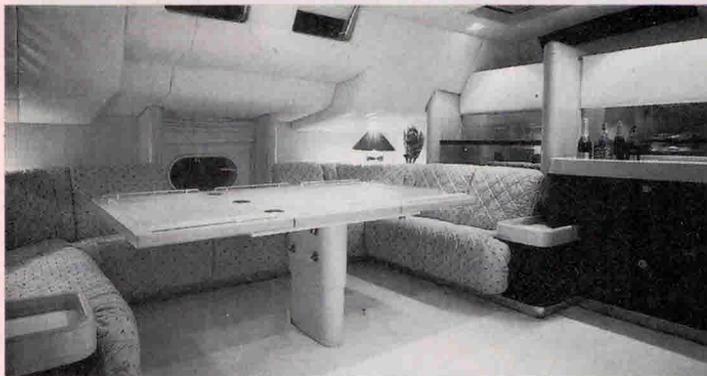
dings noch im Eiswasser von Pietarsaari. Die Probefahrt-Aufnahmen entstanden im Juni.



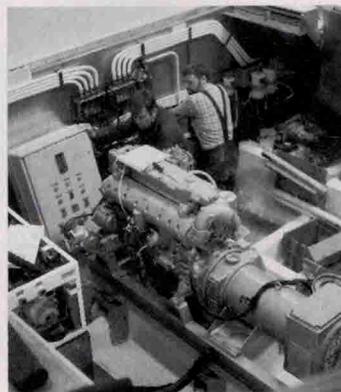


Fotos: Peter Neumann/YPS

Nautor 102 „Garuda“: Komfortabel um die Welt



Der Salon und eine probeweise gebaute Einrichtungs-Sektion der „Garuda“. Der dreispannige Alu-Ringrahmen fängt die Rigglasten auf. Der Blick in den Maschinenraum zeigt den größeren der beiden Generatorsätze.



Die größte aller Swans, die 31,10 Meter lange Nautor 102 in Kohle-Kevlar-Sandwich, ist ein Einzelbau für den Offenburger Verleger Franz Burda, der Weltreise-Absichten hat.

Nach einer 90 000-Meilen-Weltreise mit seiner Swan 76 (23,26 m L \ddot{u} a) wollte der Eigner f \ddot{u} r seine zweite (Burda: „Nach S \ddot{u} den, bis die Butter schmilzt, dann rechts ab.“) nur drei Meter l \ddot{a} nger bauen. Doch der von Konstrukteur Ron Holland hinzugezogene Yacht-Stylist John Bannenberg, ein in London lebender Australier, \ddot{u} berzeugte Burda von einer kompromi \ddot{u} sslos gebauten und ausgestatteten High-Tech-Megasup \ddot{u} ber 30 Meter L \ddot{a} nge, zu bauen in vakuumlaminier-tem Kohle-Kevlar-Sandwich-laminat.

Nautor stieg ein und baute Burdas neue „Garuda“, das gr \ddot{o} ste je in dieser Technologie gebaute Schiff, in nur anderthalb Jahren. Der Eigner nach der ersten Saison: „In Design und Technologie das Non-plusultra. Das Schiff l \ddot{a} uft bei neun

Knoten Wind schon seine viereinhalb Knoten.“

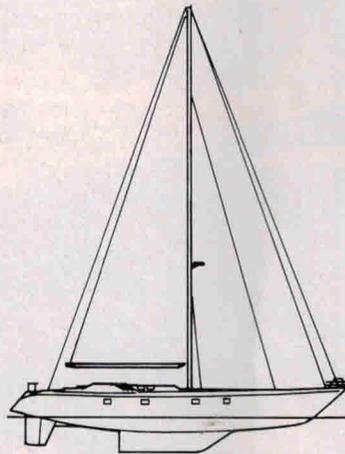
Die Hauptmaschine, ein Wizeman-Mercedes-Diesel, bringt 550 PS. Zwei Generators \ddot{a} tze erzeugen Strom in 12, 240 und 440 Volt, unter anderem f \ddot{u} r die m \ddot{a} chtigen Hydraulikpumpen, die Rollreffs, Winschen, zwei herausklappbare Heckgangways, den versenk- baren Cockpittisch f \ddot{u} r zw \ddot{u} lf Personen und anderes bewegen. Um alles stilistisch zu integrieren, haben Holland, Bannenberg und Nautors Ingmar Granholm einen Tag lang mit K \ddot{u} chenmessern ein Tonmodell des Schiffes bearbeitet.

Da Burda seine G \ddot{a} ste gern selbst beko- ckt, befindet sich die Pantry im Salon, verschwindet aber nach dem Servieren auf Knopfdruck hinter einer hydraulisch hochfahrbaren Trennwand. Die Stammbesatzung (Kapit \ddot{a} n, Maschinist, Bootsmann, Koch und Steward) hat vorn ihre eigene Pantry und Messe.

Von der Einrichtung in eigens geschlagenem Schwarzwald-Herbst- buchenfurnier wurde zun \ddot{a} chst eine Sektion auf Probe gebaut. Blaues Leder und polierter Stahl erg \ddot{a} nzen das Inneneinrichtungs-Design. Die Elektronik ist komplett einschlie \ddot{s} -

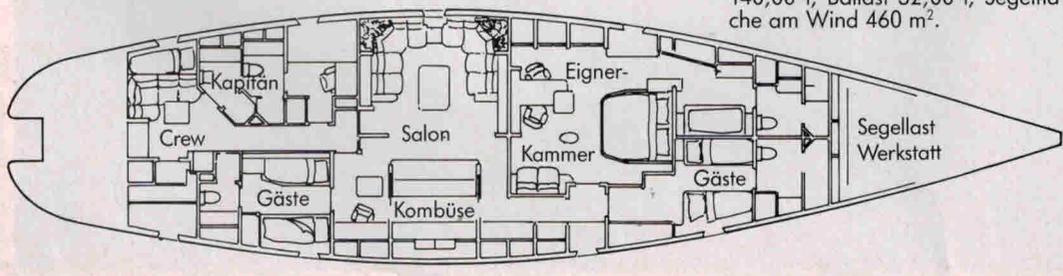
lich f \ddot{u} nf Stereo- und drei TV/Video-S \ddot{a} tzen, Farbradar und Videoplotter auf Cockpit-Monitor, und Kollisionsalarm.

Die Baukosten f \ddot{u} r ein Schiff dieser Gr \ddot{o} Be und Ausstattung liegen laut Nautor zwischen 10 und 15 Millionen Mark.



Technische Daten

L \ddot{a} nge \ddot{u} ber alles 31,10 m; L \ddot{a} nge Wasserlinie 26,23 m; Breite 7,32 m; Tiefgang 3,20 m; Verdr \ddot{a} ngung 140,00 t; Ballast 32,00 t; Segelfl \ddot{a} - che am Wind 460 m 2 .



Pietarsaari liegt zwischen Island und Sibirien. Bis zum Polarkreis sind es nur noch 250 Kilometer; eine Stadt wie Moskau mit ihren vielen Fellm \ddot{u} tzen liegt tausend Kilometer weiter s \ddot{u} dlich. „Wenn du hier im Winter bei minus 40 Grad aus dem Fli- eger steigst“, sagt Walter, „dann denkst du, der Satz Ohren ist weg.“

Walter Meier-Kothe, Admiral's-Cup-Segler aus Rellingen bei Hamburg („Espada“), ist Baltics alter und, nach dreij \ddot{a} hriger Abstinenz, wieder neuer Deutschland-Vertreter. Wir sind zusammen nach Pietarsaari geflogen und stehen nun wie bestellt und nicht abgeholt in einer wei \ddot{s} en Plastikbaracke auf einer gr \ddot{u} nen Wiese, im Flughafengeb \ddot{a} ude.

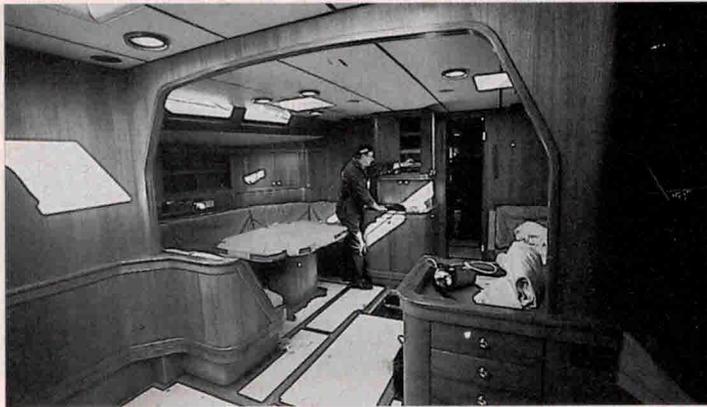
Keine Ahnung, wie wir hier wegkommen. Die paar anderen Passagiere sind schon abgeholt, Bus oder Taxis keine in Sicht, es ist schon Abend und der Ort selber noch rund f \ddot{u} nfzig Kilometer weit weg. Hier soll nun das Luxusyachtbauzentrum der Welt sein? „La \ddot{s} man“, sagt Walter gem \ddot{u} tlich, „es wird schon was passieren.“

„Hallo“, t \ddot{o} nt eine Frauenstimme leise hinter unseren R \ddot{u} cken. Aha. Walter stellt die Dame vor, Tua Thylin aus dem Baltic-B \ddot{u} ro. Tua f \ddot{a} hrt, wie sich bald zeigt, einen etwas unaufger \ddot{a} umten Uralt-Saab, der reichlich nach Benzin stinkt. So was ist ihr egal, sagt Tua. Hauptsache, er springt im Winter sofort an, das sei hier das wichtigste.

Wir fahren erst \ddot{u} ber Schotter, dann Asphalt durch eine Landschaft aus Wald, Wasser, Moor und gelegentlich ein paar Feldern. Die vereinzelt Haus- er sind, wie es sich f \ddot{u} r hier ober- geh \ddot{o} rt, meist aus Holz und rotbraun gestrichen. Eigentlich m \ddot{u} sste ein Elch \ddot{u} ber die Chaussee trotten, denke ich. Kommt aber keiner.

Pietarsaari ist \ddot{u} berraschend gr \ddot{o} (40 000 Menschen leben im Ort und um ihn herum) und von einzelnen Hausern und der h \ddot{o} lzernen Altstadt abgesehen, nicht eben sch \ddot{o} n. Aber blitzblank geputzt. Mittendrin steht die, wer h \ddot{a} tte das hier vermutet, mittlerweile zweit \ddot{a} lteste Zigarren- und Zigarettenfabrik der Welt, Strengberg mit der Marke Colt: eine strenge, fr \ddot{u} hkapitalistische Arbeiterkaserne, die auf

Baltic 83 „Naos“: Schnelle Blauwasserreisen



das Jahr 1762 zurückgeht und immer noch in Betrieb ist.

FEINSTES FINNISCH

Bloß von Hafens und Werften ist nichts zu sehen. Statt dessen liefert Tua uns im Hotel Fontell ab, wo ich mich im zweiten Stock plötzlich doch an Bord einer Yacht wiederfinde: im „Baltic-Zimmer“, einem überdimensionalen Eignersalon, der die Baltic-Werft hier zur Einstimmung ihrer Kundschaft aus Unmengen von seidenmatt lackiertem Edelholz gebaut hat.

Dann gehen wir essen. Pieh Dschieh führt uns um die Ecke in Pietarsaaris feinstes Restaurant, wo zu Lachsfilet, Kronsbeerenlikör und Foxtrott auch getanzt wird, vorwiegend mit Damenwahl und ohne Chance zu entrinnen.

Pieh Dschieh wird auch Piggy oder Peh Geh genannt, heißt Per Göran Johansson, ist einer der fünf Baltic-Begründer und für Neuentwicklungen und Marketing zuständig. Außerdem ist er der Sprecher, kein Redner des Unternehmens. Man sagt ja, ein Finne, der auf eine Frage vom Morgen schon am Abend eine Antwort gibt, sei geschwätzig. PG, großgewachsen und vom vielen Speisessen ganz gut beieinander ist das krasse Gegenteil. Vielleicht, weil er aus einem Fischerdorf bei Pietarsaari stammt, wo sich, wie er sagt, nachmittags immer alles am Strand bei den Booten traf und redete.

Daß ich zuerst bei Baltic lande, ist Zufall und hängt ausschließlich mit den Terminkalendern meiner Gastgeber zusammen. Die Baltic-Werft liegt zwanzig Kilometer nördlich von Pietarsaari auf der Halbinsel Bosund inmitten einer rechteckig gerodeten Lichtung, an der sich nachts, nehme ich an, die Polarfüchse tummeln.

Es gibt eine Bürobaracke und sechs Hallen, von denen die vier alten, kleinen wie längs durchgeschnittene Röhren auf dem Waldboden liegen und die neueste, hochmoderne das Format eines halben Fußballfeldes hat. 150 Leute werden beschäftigt, umgerechnet 25 Millionen Mark im Jahr umgesetzt.

Vor der Bürobaracke haben sie neben der finnischen und der Firmenflagge auch die bundesdeutsche gehißt. Wenn das keine Begrüßung ist. In der Yachtbauhalle interessiert mich mehr

Letzte Arbeiten an Bord der „Naos“, in Salon (oben) und Eignerzimmer (unten). Der Generator sitzt unter dem Durchgang zur Eignerzimmer. Zur Besegelung gehört ein 400 m² großer Bliester.



Fotos: Peter Neumann/YPS

Die Baltic 83, die größte von Baltic bisher gebaute Yacht, entstand als Einzelbau und ist als reine Fahrtenyacht für schnelle Blauwasserreisen konzipiert.

Das Temperament der „Naos“ gleicht dem einer Maxi-Rennyacht. Schon während der ersten Probefahrten in treibendem Eis kam die Konstruktion von Sparkman & Stephens, New York, am Wind auf über elf Knoten, raumschots unter Bliester auf mehr als 14 Knoten. Dabei ließ das Schiff sich wie auf Schienen steuern. Rad und Ruderquadrant sind groß, Kraftaufwand und Radausschläge gering. Alle Segel sind hydraulisch reffbar; zwei Mann genügen, das große Schiff unter allen Bedingungen zu bedienen.

Das Layout von Deck und Inneneinrichtung stammt aus dem haus-eigenen Konstruktionsbüro von Baltic. Verantwortlich für den inno-

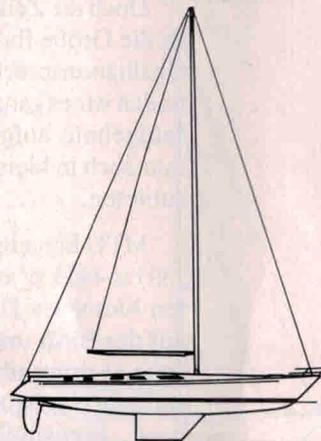
vativen Baltic-Stil ist Tor Hinders, einer der fünf Baltic-Mitbegründer, die ja vorher alle bei Nautor waren. Hinders' Arbeit war mitentscheidend dafür, daß der britische Auftraggeber sich für Baltic entschied. Mit viel Sachverstand und See-Erfahrung hat er eigene Vorstellungen in die Raumaufteilung eingebracht.

So wurden nur zwei Gästekabine verlangt, was viel Platz unter Deck bringt. Der Eignersalon gleicht eher einer Suite. Er hat einen eigenen Niedergang. Vor dem großen und hellen Salon wurde quer über die ganze Schiffsbreite eine perfekt ausgestattete Kombüse eingebaut. Davor wohnt die Crew, kaum schlechter als die Gäste und mit eigenem Niedergang. Das Vorschiff ist Werkstatt und Stauraum, mit Rohrkojen für eine zusätzliche Überführungscrew.

Überflüssigen Luxus gibt es nicht, wenn man von der kompakten Stereo-Anlage in jeder Kabine einmal absieht. Die Navigation ist, ungewöhnlich für eine Yacht dieser Größe, nur sparsam, dafür aber

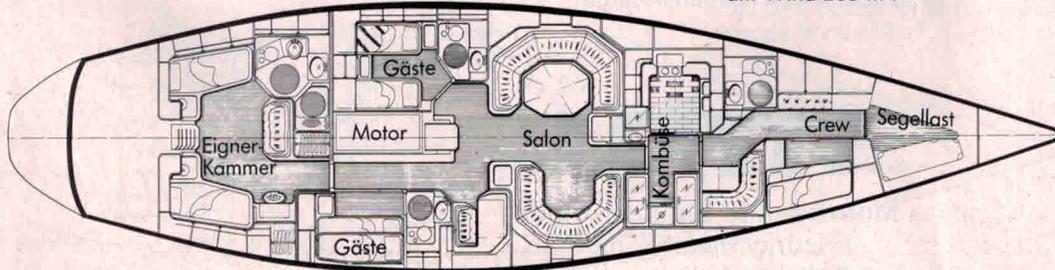
sinnvoll mit Elektronik ausgerüstet. Man hat, was man braucht, aber nicht mehr. Für einen weltweiten Einsatz ist das höchst praktisch.

Die Bauzeit betrug zwei Jahre.



Technische Daten

Länge über alles 25,30 m; Länge Wasserlinie 20,88 m; Breite 6,28 m; Tiefgang 3,40 m; Verdrängung 45,00 t; Ballast 17,00 t; Segelfläche am Wind 285 m².



FEINSTES FINNISCH

noch als die Schiffe der Luftkissentransport derselben, von dem ich schon gelesen hatte.

Ganz einfach: Der Betonboden der Halle ist mit Kunstharz spiegelblank versiegelt. Die Luftkissen entstehen in Gummischürzen, die in den unten offenen U-Profilen des stählernen Kielblocks liegen. Oder in den Unterseiten von flachen, quadratischen Stahltellern, die unter die Rumpfböcke geschoben werden können.

Die Luft fließt aus einem Kranz von Düsen in die ebenfalls unten offenen Gummischürzen und drückt Bock und Fracht um jenen winzigen Spalt hoch, durch den sie entweicht. Herbeigeführt wird die Preßluft über einen langen Schlauch aus der Kompressor-Anlage, die sich in der Halle befindet.

So läßt sich zum Beispiel ein sechs oder auch acht Tonnen schwerer Kiel von einem einzigen Arbeiter haargenau unter einen im Bock gelagerten Rumpf dirigieren, hydraulisch hochfahren und in aller Sorgfalt ausrichten, bis er fehlerfrei sitzt.

Woanders wird der ganze Rumpf von einem Kran angehoben und auf den Kiel niedergelassen, wobei mehrere anderweitig abgezogene Leute ihn so gut es geht ausrichten müssen. Dabei haben sie es grundsätzlich eilig, an ihre eigene Arbeit zurückzukehren, so daß schief sitzende Kiele keine Seltenheit sind.

Fasziniert bleibe ich vor dem Teakdeck-Spezialisten stehen, dessen heute kaum noch bezahlbare Kunst man nur noch selten beobachten kann. Da steht er in der Lukenöffnung eines GFK-Decks und paßt Stab für Stab zwischen Fischung und Leibholz ein, wie die Stabeinfassungen mittschiffs und außen heißen. Freihändig werden mit der kopfüber gehaltenen Stichsäge Bögen in kurze Zwischenstäbe geschnitten, jeder Stab wird angelegt, nachgearbeitet, wieder angelegt, abgelängt, angebohrt und von Hand verschraubt – nur um, wenn das ganze Deck fertig ist, wieder losgenommen und in frisch verstrichenem Epoxidharz neu verschraubt und dann vergossen zu werden.



Die Baltic-Werft und ihre drei heute noch engagierten Mitbegründer: der bärtige Designer Tor Hinders, der kleine Bootsbaumeister Jan-Eric Nyfelt und Werftssprecher Per Göran Johansson. Unten Baltics hydraulischer Kielmontagebock. Er rutscht auf einem Luftkissen, das im unten offenen U-Profil des Stahlrahmens erzeugt wird.

AN ALLE

FAHRTENSEGLER:

PROBESEGELN AUF DER MESSE

NEUE Yachten unterschiedlichster Größe, Ausführung und Herkunft gibt es viele. Aus unserer über 20jährigen Erfahrung haben wir uns entschieden, Ihnen nicht nur die Produkte einer einzigen Werft anzubieten, sondern haben für Sie bereits eine Auswahl verschiedener Hersteller in unser Vertriebsprogramm aufgenommen. Sowohl Segelyachten als auch Motorsegler. Ob klein oder groß. Ob Serien- oder Einzelbau.

Schauen Sie rein. z.B. in Halle 4 auf der Hanseboot oder kommen Sie – 20 Autominuten vom Messegelände entfernt – direkt ins Yachtzentrum Hamburg, wo Sie sogar Probesegehn können.

YACHTZENTRUM HAMBURG

Der richtige Partner für Ihr Boot
Hein-Sass-Weg 16 (Am Steendiekanal), 2103 Hamburg 95
(Finkenwerder) Tel. 040/7428081, Tx. 2173162, tägl. geöffnet

GEBRAUCHTE Segel- und Motorboote werden von uns im Yachtzentrum Hamburg in großer Zahl in unserer ständigen Gebrauchtausstellung angeboten. Im Frühjahr und im Herbst – jetzt vom 3.10. - 31.10.87 – veranstalten wir den "Hamburger Bootsmarkt". Die große Messe für Gebrauchtautoote – auf Land und im Wasser. Der einzigartige Gebrauchtautoomarkt und ideale Platz für Käufer und Verkäufer mit hunderten von Angeboten. Die richtige Bootsmesse für den Ein-, Um- und Aufsteiger.

Teilnahme, Besuch und Probesegehn ist kostenlos. Anbieter – auch jetzt noch – bitte rasch Kontakt aufnehmen.

HAMBURGER BOOTSMARKT

die Messe für Gebrauchtautoote – auf Land und im Wasser
Hein-Sass-Weg 16 (Am Steendiekanal), 2103 Hamburg 95
Finkenwerder), Tel. 040/7428081, Tx. 2173162, tägl. geöffnet

YACHTEN, ob neu oder gebraucht. Schauen Sie rein. Wenn Sie vorab Informationen haben möchten, Coupon ausgefüllt zurücksenden. Wir machen Ihnen prompt ein günstiges Angebot.

Ich interessiere mich für ein Neuboot und zwar:

Marke: _____

Größe: _____

Ich suche ein Gebrauchtautoo und zwar:

Segelboot Motoryacht

Größe: _____ Preisidee: _____

Ich möchte mein Boot im "Hamburger Bootsmarkt" verkaufen.

Bitte senden Sie mir ein Datenblatt. Vorabinfo:

Typ: _____

Bj.: _____ Preisidee: _____

COUPON Bitte Absender nicht vergessen und sofort einsenden an:

YACHTZENTRUM HAMBURG
größte ständige Bootsausstellung
Hein-Sass-Weg 16
2103 Hamburg 95



Wir präsentieren Ihnen:

- ANCASTA** Sportboot #31 MSY der Luxusklasse. Hochseer-Toureryachten. A 50, A 58.
- COLVIC** Europas großes Ausbauprogramm von 16-Ton für SY, MSY, MS, MY. Auch segelfähig und komplette Auslieferungen.
- JACUHR** Günstige Tourenyachten, trailbar mit Hub- oder Kinnkabel J 21, J 23, J 25.
- KELT** Moderne sportliche Tourenyachten mit selbstwankiel. Geringer Tiefgang. K 291, K 399.
- Moody** Moderne Hochseeryachten von 9-17 m mit Lloyd-Zertifikat. Neu: MSY Earthsee 333.
- PROFUT** Refitanlagen für Vor- und Großsegel. IH-quality. LO-price. 3 Jahre Garantie.
- WESTERLY** Schnelle Tourenyachten o. MSY von 8-12 m in bes. solider Ausführung und hervorragendem Teakausbau. Lloyd-Zertifikat.

Hanseboot: Halle 4, Stand 4023/4034, Halle 10, Stand 10005 – und in der Verkaufsmarina: Yachtzentrum Hamburg

PG ist ganz unglücklich über mein Interesse an Teakdecks und beginnt, von einem „neuen Trend“ zu reden, vom „großen Nachbarn da drüben“ und auch von der Notwendigkeit, eigene Stärken zu haben und zu halten. Was PG wurmt: Sein großer Nachbar Nautor hat das Baltic-Verfahren, Teakdecks in Epoxid zu verlegen, nicht nur nachgemacht, sondern nach zweijährigen Versuchen in Klimakammern weiterentwickelt und verbessert.

Bei Nautor werden die Teakplättchen nach dem Einpassen ohne Verschraubung vergossen, nach dem Abbinden der Vergußmasse wie eine Matte zusammenhängend wieder aufgenommen und dann mit Hilfe einer Vakuumfolie, unter der die Luft abgepumpt wird, in frisch verträgliches Harz gepreßt.

Das clevere Nautor-Verfahren ist rationeller und gibt den Nautor-Leuten auch noch das Verkaufsargument an die Hand, ein Deck ohne Bohrlöcher müßte auf lange Sicht dichter halten als eines mit. Auf diese Masche wäre PG sicher selber gern gekommen.

Am Abend verfestigt sich das Bild kultivierter, aber eifersüchtiger Konkurrenten. Da sitzen wir im Segelclub, dem örtlichen Segelclub, und am Nebentisch – Pietarsaari ist eben doch ein Dorf – sitzen die Nautor-Chefs mit ihrem Vertreter aus Texas. Man nickt sich zu und bestellt seine Rentier-Medaillons, als sei überhaupt nichts. Und belauert sich diskret mit unsichtbaren Antennen, als gönne man sich gegenseitig nicht das Fleisch auf dem Teller.

Konkurrenten mit Familiensinn

Aber schon am nächsten Morgen stellt sich das Konkurrentenbild ganz anders dar. Da sitze ich nämlich schon wieder in Tuas Benzindampfer, doch diesmal mit Tom Blomgren am Steuer. Tom ist Nautors Marketing-Chef für Teile Europas einschließlich Deutschland, und beim Einsteigen sagt er grinsend: „Das Auto kennst du ja schon – Tua und ich leben zusammen, und mein Auto ist heute in der Werkstatt.“

Tom, der 1971 als Schiffbau-Ingenieur von der Südküste

Finnlands zu Nautor kam, erklärt jedwedes Konkurrenzverhalten zwischen Nautor und Baltic für ein Gerücht. Ganze Familien zählt er auf, die sich friedlich auf beide Firmen verteilen. Man helfe sich, sagt er, gegenseitig mit Ersatz- und Ausrüstungsteilen und rede, bei allem Stolz auf das eigene Produkt, niemals schlecht voneinander. „Man kann doch“, sagt Tom, „dem anderen nicht sein Existenzrecht verweigern.“

Da muß ich wieder an Baltics Meier-Kothe denken, der mir mal anvertraute, wie gut er sich mit seinen Swan-Kollegen in Deutschland verstünde: „Da kommen wir schon mal zu einem Bier oder Telefonat zusammen – schon wegen der Kunden, die uns ganz gern gegeneinander ausspielen und das ja im allgemeinen auch ganz gut draufhaben. Da mußst du schon ganz schön ausgeschlafen sein.“

Das Nautor-Werk liegt zehn Kilometer landeinwärts in einem Gewerbegebiet am Waldrand von Källby. Auch hier ist geflaggt, aber zu Ehren des Texaners. Und hier ist alles mindestens doppelt so groß wie bei

Baltic: 370 Leute, 60 Millionen Mark Jahresumsatz, zwei kleine und zwei große Hallen, davon eine in vollem Fußballfeld-Format, und ein separates Werk für die Inneneinrichtungen.

In den Hallen fallen mir, wie schon bei Baltic, als erstes die großen Belüftungsröhre und -utzen auf. In der Laminierhalle wird die Luft, so erfahre ich, neunehalbmal pro Stunde ausgetauscht, um die Reaktionsgase abzuleiten. Macht jedesmal 23 000 Kubikmeter gleich fünf Millionen Kubikmeter Luft am Tag, von der nur 80 Prozent durch Filtern zurückgewonnen wird. So müssen allein in der Laminierhalle im Winter regelmäßig jeden Tag eine Million Kubikmeter Luft von minus 20 und manchmal minus 40 Grad auf Raumtemperatur gebracht werden. Und zwar zuverlässig, weil die Chemikalien und Reaktionsprozesse derartige Minusgrade nicht vertragen. Die Heizkosten sind in Pietarsaari ein Faktor, von dem man sich im Rest Europas keine Vorstellung macht.

Bei Nautor rutschen die Schiffe nicht auf Luftkis-



Apeleco

Radaranlage LDR 9910
- sparsam - und noch
! Sie sicher ankommen.

bessere Auflösung als
bietet APELCO mit dieser
aus der zweiten Generation
D-Raster-Scan-Technologie.
Auflösung: 480 x 480 Punkte
Vergrößerung
Feinabstimmung
Bild
Elektronischer Peilstrich
Variabler Meßring
Taktalarm
Zentrierung
Kompakt: H 200 mm x
150 mm x T 100 mm
Gewicht: 5,5 kg
Stromverbrauch weniger als
6 A = ca. 30 W
Leistungsfähige Radom-
Antenne mit nur 45 cm Ø
Anschluß eines Loran-C-/Decca-
Navigators möglich



NAVICO

UKW-Seefunkanlage
RT 6500

Immer auf Sender - diese elegante,
kompakte Anlage mit Mikroprozess-
sorsteuerung. Zuverlässige, aus-
gereifte Technik.

- einfache Bedienung
- LCD-Display
- schnelle Kanalwahl mit
Prioritätstaste
- 2-Kanal-Überwachung
- programmierter Suchlauf
- alle internationalen Kanäle
erreichbar
- Selektivruf-Einrichtung
lieferbar
- robustes Aluminiumgehäuse
- attraktiver Preis



Apelco

LCD-Fischfinder XCD 240
Kein kleiner Fisch - doch
superkompakt:

Das Flachwasserecholot mit
mikroprozessorgesteuerter
Bildregistrierung.

- Abmessungen: H 140 mm x
B 143 mm x T 57 mm
- Gewicht: 1 kg
- 5 Tiefenbereiche bis 240 m
- Tief- und Flachwasseralarm
- Austast- und Störunterdrückung
- Bildvorschubgeschwindigkeit
5-stufig wählbar, inkl. Still-
stand
- digitale Tiefen- und Bereichs-
anzeige auf dem Display



Apelco

Loran-C Navigator-Plotter
DXL 6600 Loran SEE
Navigation von morgen -
schon heute im Einsatz!

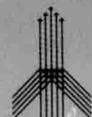
Mit dem Loran-C Navigator-Plotter
haben Sie jetzt alles im Blick und
unter Kontrolle. Auf dem LCD-Bild-
schirm beobachten Sie Ihren Kurs
von Wegpunkt zu Wegpunkt. Der
graphische Plotter kann 4-stufig
vergrößern oder verkleinern.

- große Speicherkapazität:
bis zu 100 Wegpunkten
- Speichern von Seekarten
- optimale Auflösung:
200 x 240 Linien
- Display-Anzeige mit momen-
taner Position, Geschwindigkeit
und Kurs/Peilung, Distanz zum
nächsten Wegpunkt
- Anschlußmöglichkeit z. B.
an Autopiloten

Der sichere Kurs

Kreuzen Sie auf bei der
hanseboot '87. 
Halle 3 OG.,
Stand 3104

Nehmen Sie Kurs auf unser
Programm!

 **Nordwest-
Elektronik**
Gesellschaft für elektronische Technik

Postfach 2031, Hansastr. 4
2970 Emden, Telefon 0 49 21/2 20 88

FEINSTES FINNISCH

Luxusyachten aus Kunststoff ein – zu einer Zeit, als Kunststoff ausschließlich der Preissenkung diene und als Baustoff des kleinen Mannes galt.

Doch mit dem genialen Einfall, sich des damals weltweit führenden Konstruktionsbüros Sparkman & Stephens (S&S) in New York als Zugpferd zu bedienen, und mit Hilfe der damaligen Regattaerfolge der S&S-Konstruktionen konnte der besessene Finne sich kometenhaft durchsetzen – bis er das gleiche mit sportlichen Kunststoff-Motoryachten des Konstrukteurs Don Shead aus England wiederholen wollte und damit auf die Nase fiel.

Den Rest gab Koskenkylä ein nächtliches Winterfeuer, dem seine neue Halle, alle Schiffe im Bau und auch die drei fertigen auf dem Hof zum Opfer fielen. Versuche, wenigstens die drei fertigen mit einem Traktor aus der Gefahrenzone zu ziehen, scheiterten am vielen Lösch- und Schmelzwasser. Sie waren darin festgefroren.

Koskenkylä verkaufte nach

Die Bootsbauer von Pietarsaari: Handwerkerstolz, S

Die Finnen sind die Japaner des Eises. Darin liegt einer der Gründe, weshalb es ausgerechnet am Polarkreis ein so einzigartiges Luxusyachtbauzentrum gibt.

Mit mehr als fünfhundert Luxusyachtbauern ist Pietarsaari größer als andere Zentren dieser Art, etwa das IJsselmeer mit Huisman in Vollenhove und Jongert in Medemblik, die Unterweser mit Abeking & Rasmussen in Lemwerder oder die Unterelbe mit Asmus in Glückstadt, um nur einige aus unserer Nachbarschaft zu nennen.

Finnland war, genau wie Japan, noch um die Jahrhundertwende ein sehr rückständiges Land. Es gehörte zum Zarenreich und wurde davor von Schweden beherrscht. Erst als das Land sich im Zuge der Oktoberrevolution 1917 selbständig machen konnte, wurde in Finnland die allgemeine Schulpflicht eingeführt.

Seither hat sich der Rückstand, genau wie in Japan, in einen Vorsprung gewandelt. Dem kleinen Fünfmillionenvolk am Polarkreis stehen heute fünftausend Schulen und zwanzig Universitäten zur Verfügung. Sein Brutto sozialprodukt ist, auf die Bevölkerungsstärke be-

zogen, dank moderner Industrien auf Gebieten wie der Computer-, Kommunikations- und Gen-Technologie mit dem der Bundesrepublik vergleichbar.

Pietarsaari liegt zudem inmitten eines historisch gewachsenen Leistungszentrums. Hier, gegenüber der nordschwedischen Küste, war der Einfluß der Herrschermacht Schweden stets am größten. Er hat sich bis auf den heutigen Tag erhalten, in Form einer schwedischen Minderheit. Und die fühlt sich immer noch als kleine, aber feine Elite im Lande.

Ob Elite oder nicht, ist nicht unser Bier. Doch gilt der Einfluß der nur sechs bis sieben Prozent kleinen Schweden-Fraktion innerhalb der finnischen Bevölkerung als überproportional groß. Auch liegt die

Arbeitslosenquote in Finnlands Schwedengürtel mit drei Prozent nur halb so hoch wie im Landesdurchschnitt. Die schwedische Minderheit denkt bis heute nicht daran, Finnisch zu sprechen. So heißt Pietarsaari vor Ort auch nicht Pietarsaari, sondern nach einem alten schwedischen Feldherrn Jakobstad.

Hinzu kommt die Polarkreis-Mentalität der langen Winter. Nach ihren Wintern haben die Finnen, sagen sie von sich selber, „einen langen Frühling“. Gemeint ist damit, daß sie sich vor lauter Freude am wiedergefundenen Leben auch einer eintönigen Arbeit mit großer Befriedigung und Ausdauer widmen können. Und daß diese Fähigkeit im Zeitalter der beheizten Hallen inzwischen auch keinen Winterschlaf mehr kennt.



Pietarsaaris Altstädtchen Skata ist die größte noch erhaltene Holzhausiedlung Finnlands. Sie steht unter Denkmalschutz.

Fotos: Oy Wilh. Schauman AB Naantor

Ypton 22

Kielschwert-Küstenkreuzer

6,85 x 2,45 x 0,55/1,35

schnell – sicher

trailerbar

DM 29.960,-
voll ausgerüstet



Generalvertretung

**Bremer
Yachtagentur**

Hemeringer Hafendamm
2800 Bremen 44 · Tel. 04 21 / 45 11 14



Gebietsvertreter

NAUTIK-STIELER
5010 Bergheim
Commerstr. ☎ 02271/42755

SAILWAY
YACHTSPORT

Kanalstraße 42
2300 Kiel-Holtenau
Telefon 04 31 / 3 66 09

Topwind sailing BOOTE
BOARDS
BEKLEIDUNG
Großenheiderner Straße 61 · 3050 Wunstorf-Steinhude
Telefon (0 50 33) 84 16

hanseboot Hamburg, Halle 12 EG, Stand 12020

aut, wenn auch in Schaum statt Balsa: die Decks nämlich, ferner die großen Einzelbauten wie die 31,10 Meter lange „Gauda“ des Offenburger Großverlegers Franz Burda, und nun auch die große Swan 86, das neue Flaggschiff der Swan-Serienflotte.

Nautor wie Baltic verfügen über Meßdaten und Computertudien, die in diesem Umfang nur wenigen anderen Werften zugänglich sein dürften.

So hat Nautor die Swan 651 „Fazer Finnland“ für das Whitbread-Rennen um die Welt 1985/86 an 16 besonders beanspruchten Rumpfstellen mit Mastführern ausgestattet, deren Meßwerte laufend abgefragt und abgespeichert wurden. Die Daten aus fünf Monaten Weltregatta sind in den Computern der Schiffbautechnischen Versuchsanstalt des Technischen Forschungszentrums Finnland ausgewertet worden.

Baltic hat schon vor Nautor ein Schiff mit Lastsensoren ausgestattet, unter allen Bedingungen gesegelt und durchgemessen. Die Baltic-Werte wurden mit Hilfe von Computerprogram-

men der Muttergesellschaft Hollming Oy ausgewertet. Die nur mittelgroße, aber hochtechnisierte Spezialwerft in Rauma an der Südwestküste Finnlands baut unter anderem ferngelenkte Unterwasser-Arbeitsboote aus Kevlar- und Kohlefasern, die in Tiefen bis zu 5000 Meter eingesetzt werden.

Der Markt will beide, Swans und Baltics

Ein Streit, welche Rümpfe denn nun wirklich die besseren sind, ist müßig. Der Markt hat längst entschieden, er will beide. Die von Lloyd's klassifizierte Sicherheits-Denkweise Nautors spricht die konservativen Kreise der Käufer-Oberschicht an, die vom weniger konservativen American Bureau of Shipping (ABS) klassifizierte Sandwich-Denkweise Baltics die sportlichen.

Nautor-Fans wie der New Yorker Verlagsdirektor Eric Swenson, der seine Swan 47 unter anderem durch das stürmische Fastnet 1979 mit seinen 15 Toten geprügelt hat und mit dem Schiff auch schon mal eine halbe Stunde lang im Seegang

auf Unterwasserfelsen knallte, schwärmen: „Ein Wahnsinnsboot – das einzige, was nach sieben Jahren nicht mehr hinhaut, ist der verrostete Klopapierhalter.“

Und Baltic-Fans wie Walter Meier-Kothe, dessen Baltic 39 „Espada“ 1979 „Das schnellste Teakdeck Deutschlands“ genannt wurde und der 1983 möglicherweise nicht das letzte Mal auf den Admiral's Cup lossteuerte, meinen trocken: „Wenn schon einen nassen Arsch, dann doch auf dem rassigeren Schiff.“

So sind gewisse Parallelen zu Mercedes und BMW tatsächlich unübersehbar. Nicht nur in bezug auf die Schiffe und die Fang-Gemeinden, sondern auch auf die Größenordnungen.

Die Swan-Bauer erreichen ihren mehr als doppelt so hohen Umsatz mit nur fünfzig Schiffen im Jahr, kaum zehn mehr als Baltic. Mercedes-Fahrer haben's halt gern etwas größer. Und möglichst reichhaltig ausgestattet. Es gibt eine Swan, die fährt mit einem echten Picasso zur See. (Er zählte nicht zum Lieferumfang der Werft.)

Weder Nautor noch Baltic, und hier enden die Parallelen zur Automobil-Industrie, streben höhere Stückzahlen an. Beide fühlen sich wohl in ihren derzeitigen Betriebsgrößen; Nautor würde sich mit etwas weniger Größe, sprich Generalkosten, sicher sogar noch wohler fühlen. Beide haben auch Grund dazu, denn an Krisen, die nach Konsolidierung riefen, hat es beiden nicht gefehlt.

Nautor war schon vier Jahre nach der Gründung pleite. Die heutige Yachtbau-Weltfirma ist 1966 in einem verlassenen Gerbereischuppen in Källby entstanden. In dem hat der Segler Pekka Koskenkylä, Verkaufsleiter einer Packpapierfabrik in Pietarsaari, sich nach Feierabend mit Hilfe einiger örtlicher Bootsbauer eine Zehnmeteryacht gebaut, die er nie gesegelt hat: Sie wurde ihm schon vor Fertigstellung abgeschnackt, „zu einem Preis“, wie Tom Blomgrem mir sagte, „dem Pekka einfach nicht widerstehen konnte“.

So kam Koskenkylä auf den Geschmack und stieg schrittweise in den Serienbau von



SHIPMATE RS 4100 – Start in ein neues Navigations-Zeitalter.

Die Erfindung des Sextanten außergewöhnlichste Entwicklung der Seefahrt – das SHIPMATE Navigations-Center. Mit dem computergesteuerten Display sind Sie endlich im Bilde. Im Computer gespeicherte Routen, Wegpunkte, Küstenlinien, Fahrpläne können Sie per Knopfdruck abrufen.

- große Speicherkapazität (100 Markierungen, 1000 sm Linien, Küstenlinien oder Fahrwasser)
- 200 Wegpunkte
- Speichern von einfachen Seekarten
- diverse Alarmfunktionen (z. B. Kursfehler)
- Kurskorrektur
- „Mann-über-Bord“-Funktion
- 4 Strecken-Logs
- Batterie-Kontrolle
- absolut wasserdicht, daher außen oder innen installierbar
- kompaktes Gehäuse (H 125 x B 285 x T 56 mm)
- diverse Anschlußmöglichkeiten anderer Geräte, z. B. Autopilot
- 10 abrufbare Navigationsdisplays, davon 4 individuell zu gestalten, und viele Vorteile mehr. Fragen Sie uns.

SHIPMATE:≡



Der Autopilot Ihrer Träume – Steuern wie im Schlaf!

Die ROBERTSON Autopiloten-Serie AP-1000/AP-200/AP-200 DL mit ihrem umfangreichen Sonderzubehör erfüllt alle Wünsche des Selbststeuerns auf Segel- und Motoryachten. Sie legen ab, und der Autopilot legt los:

- präzise, einfache Bedienung
- mikroprozessorgesteuerte Genauigkeit
- automatische Anpassung von Rudermenge und Trimm = sanfte Steuerung
- Kursänderung jederzeit vom Bedienungselement möglich
- Antriebseinheiten, speziell für die Sportschiffahrt konstruiert
- Anschlußmöglichkeit an fast alle Navigationsempfänger
- Punkt-zu-Punkt-Navigation
- optische und akustische Signale bei mehr als 20° Kursabweichung



Erfahrene Technologie, professionell erprobt.

Robertson

Technologisch aktiv.

Kreuzen Sie auf bei der hanseboot '87. Halle 3 OG., Stand 3104

Nehmen Sie Kurs auf das EISSING-Programm!

EISSING

Hansastr. 2, 2970 Emden, 0 4921-8 00 30
Goebenstr. 12, 2800 Bremen, 04 21-34 80 58
Gotenstr. 20, 2000 Hamburg 1, 040-23 10 41

FEINSTES FINNISCH

sen, sie fahren auf Schienen. Fünf Gleise durchziehen eine

Hälfte der großen Halle, jedes mit einem Zug von drei bis fünf Swans drauf. Ist vorn eine fertig, wird sie abgekoppelt, hinten eine frische drangehängt und der ganze Zug eine Position vorgerückt. Die rollenden Rumpfböcke gleichen die Höhenunterschiede der verschiedenen Modelle aus, so daß die Schiffe in einer flächendeckenden und an den Rümpfen hochklappbaren Arbeitsbühne liegen wie im Eis.

Stolz zeigt Tom mir den Mastenbau und die Eloxiererei. Nautor baut die Masten selber, unter anderem nach deutschen Lizenzen, weil man früher mal versetzt worden war. Und weil Fremdlieferungen nicht gut genug seien.

Ich habe schon viele Mastenbauereien gesehen, aber noch keine, die mit Teppichware ausgelegt ist. Die Aluminiumspäne sollen sich nicht durch den Betrieb in die Schiffe treten. Jeden Abend wird gestaubsaugt.

Eine eigene Eloxiererei zur Veredelung der Alu-Oberflä-

chen sei zwar bei dem geringen Durchsatz reiner Luxus. Doch wenn man auf Qualität ausginge es nicht anders. Das Eloxieren (elektrisch oxydieren) sei eine trickreiche Sache. Das Säurebad für die Elektrolyse müsse zwölf Stunden lang auf mindestens 96 Grad gehalten werden und dergleichen mehr. So was mache man schon lieber selber.

Selbermachen ist im Dunstkreis des Nordpols, wo man jedes Stück Werkzeug aus dem Katalog bestellen muß, ganz offenkundig eine hochentwickelte Kunst. Die Hydraulik auf dem Tieflader zum Beispiel, mit dem sie bei Nautor die Böcke mit den fertigen Yachten von den Schienen heben, besteht aus adaptierten Federbeinen alter Flugzeug-Fahrgestelle. Die waren billig zu haben, als die Finnair ihre alte Caravelle-Flotte verschrottete.

Ein anderes Beispiel für finnische Pffigkeit: Wie bei Baltic ein Mann allein die tonnenschweren Kiele unter die Rümpfe hebt, so hebt bei Nautor ein Mann allein die schweren Ruder (die auch fast eine halbe Tonne wiegen können) in die Koker.

Das Blatt wird hochkant liegend auf einen fahrbaren Montagebock geschoben, unter Verwendung eines zweckentfremdeten Ruderquadranten in die Vertikale gekurbelt und mit Hilfe besagter Finnair-Federbeine hydraulisch hochgedrückt. Der Bock für kleinere Ruder arbeitet mit einer Großbaumkicker-Hydraulik.

Eindrucksvoll auch der Tellerschleifer für die Bearbeitung der Rümpfe vom Hallenboden aus. Ein langes Federbein stützt sich vom Boden ab, wird pneumatisch ausgefahren und drückt den schwenk- und kippar geführten Schleifkopf mit konstantem Luftdruck gegen die Außenhaut. Versetzt wird das Gerät mit dem Fuß, den man unten in eine Art Steigbügel steckt.

Helge Sundqvist hieß der Erfinder dieser und ähnlicher Gerätschaften bei Nautor. „Ein örtlicher Einstein ohne Schulbildung“, sagt Tom Blomgren. Helge war Dorfschmied in Källby, kam schon ganz am Anfang zu Nautor und ist vor zwei Jahren gestorben. Seine alte Drehbank (mit Vierganggetriebe und

Knüppelschaltung aus einem alten Ford) steht noch heute in der Beschlagsfertigung. Auf ihr werden die Fußrelings gebogen und nur Helges Sohn darf an dem Museumsstück arbeiten. (Mehr über die Finnen als Bootsbauer auf Seite 236.)

Swans und Baltics sind sich sehr ähnlich. Beide entstehen in längsgeteilten Formen, die leichter zu beschicken sind und ein besseres Ergebnis ermöglichen. Beide Werften verarbeiten das teure, aber weniger Feuchtigkeit aufnehmende Isophthalsäureharz, eine Weiterentwicklung des Polyesterharzes. Und beide verwenden im Unterwasserbereich transparentes Gelcoat (Laminats-Deckschicht), das weniger Feuchtigkeit aufnimmt als eingefärbtes. So wird die Osmosegefahr (Bläschenbildung am Rumpf durch eindringende Feuchtigkeit) gesenkt.

Die Inneneinrichtungen werden von beiden Unternehmen separat vorgefertigt und sektionsweise „naß in naß“ in die Rümpfe gesetzt. Dabei fühlen die Rümpfe sich zwar schon trocken an, sind aber noch nicht ausgehärtet. So kann das Ver-



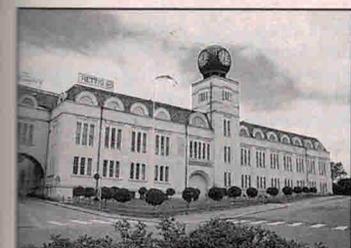
THE STAR STERN

LUXUS KOMFORT DESIGN SCHNELLIGKEIT
INDIVIDUALITÄT

Stern 41 und Stern 51: Achtercockpit, Mittelcockpit, Deckshaus.



bautradition und deutliche Parallelen zu Japan



Pietarsaaris zum Rettig-Konzern gehörende Zigarettenfabrik Strengberg, die zweitälteste der Welt.

Winter und Frühling in Finnland, das ist überhaupt ein geheimnisvolles Thema. So arbeiten bei Baltic vornehmlich Mitglieder einer orthodoxen Sekte, die auf der Halbinsel Bosund siedeln. Sie richten sich streng nach dem Bibelwort: „Gehet hin und mehret Euch.“ Sie lehnen Zivilisationserscheinungen wie Politik, Fernsehen, Kosmetika, Alkohol, Tanz und Pille ab. Das Leben besteht für sie aus Dienst am Herrn, Arbeit und Vermehrung.

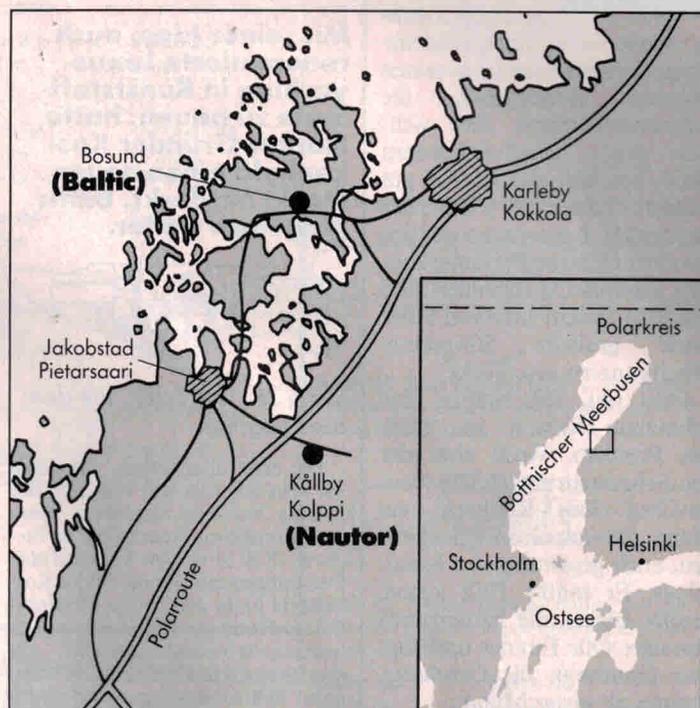
Sekten, so Marketing-Mann Tom Blomgren von Nautor, sind in Finnland nichts Ungewöhnliches: „Sie gehen jetzt zurück, doch früher hat man auf diese Art und Weise überlebt, in der Einsamkeit. Weiter im

Norden ist das noch viel schlimmer, mit Trance und Gesprächen mit Gott und so, ein großer Zirkus.“

Die Bosund-Leute gelten als die besten Arbeiter weit und breit. Sie zahlen vor lauter Kinderfreibeträgen schon keine Steuern mehr und sind, so Marketing-Chef Per Göran Johannson (PG) von Baltic, „richtig traurig, wenn wieder ein Schiff fertig ist und die Werft verläßt“. Einer hatte, als ich an seinem Arbeitsplatz vorbeikam, ein kleines Transistorradio zwischen seinem Werkzeug liegen. Eingeschaltet war das Dritte Programm. Der Mann montierte seine Schotklemmen zu den Klängen einer Klaversonate.

Nautor und Baltic (und etliche weitere Werften in der Gegend) sind schließlich auch deshalb so erfolgreich, weil Pietarsaari schon im Mittelalter Schiffbau und Schifffahrt trieb und zur Blütezeit des Großschiffbaus in Holz Finnlands Werften- und Reedereizentrum war. Mit dem Bau von Fischereifahrzeugen und auch Yachten hat sich das Handwerk bis heute erhalten.

Im Winter, sagen die Leute um Pietarsaari, sei es so kalt, da bleibt man am besten im Bett und macht Liebe und geht höchstens mal raus, um sich für den Sommer ein Boot zu bauen. Zum Fischen, zum Jagen und zum Schweigen. *kk*



Pietarsaari liegt 250 Kilometer südlich vom Polarkreis in Finnlands Schwedengürtel und heißt vor Ort Jakobstad. Nautor und Baltic liegen nicht am Wasser, sondern dort, wo ihre Gründer die größte kommunale Unterstützung fanden.

Zeichnung: Helmuth Seltmann



er Bestseller -
r. 1 der Hitliste!

Die SHIPMATE RS 8000 Seefunkanlage.

Die Voll-Synthesizer-Anlage ist durch ihre Zuverlässigkeit und Kompaktheit weltweit beliebt und über 50.000mal im Einsatz:

- top Design, superklein
- leistungsstarker 25-Watt-Sender
- 55 internationale Kanäle
- Zwei-Kanal-Überwachung
- Kanalwahl bleibt auch bei Stromausfall erhalten
- Selektivruf-Dekoder auf Wunsch
- Maße: H 56 x B 160 x T 198 mm
- Gewicht: 2,5 kg

SHIPMATE



Und plötzlich brauchen Sie ein drittes Auge. RAYTHEON R20/R21.

Regen, Nebel, schlechte Sicht - jetzt brauchen Sie ein Radarsystem, auf das Sie sich verlassen können. Das RAYTHEON R20/R21 ist ein technologisch ausgereiftes System, das Ihnen Sicherheit gibt.

- brillantes Bild bei Tag und Nacht, hohe Auflösung, mit Standbild
- variabler Peilstrich
- variabler Meßring
- Kollisionsalarm serienmäßig
- Zielvergrößerung
- Störunterdrückung

- Schnittstelle für Navigationsempfänger
- R20: 7 Meßbereiche von 0,25 - 16 sm
- R21: 8 Meßbereiche von 0,25 - 24 sm
- kompakte Bauform
- geringes Gewicht
- problemloser Einbau
- minimale Stromaufnahme: R20 - bis 4,2 A, 12 V
R21 - bis 7 A, 12 V
- am Sichtgerät justierbar: Antenne, Peilstrich, Entfernungsmessringe

Raytheon

Technologisch aktiv.

Kreuzen Sie auf bei der
hanseboot '87. 
Halle 3 OG.,
Stand 3104

Nehmen Sie Kurs auf das
EISSING-Programm!

EISSING

Hansastr. 2, 2970 Emden, 0 4921-8 00 30
Goebenstr. 12, 2800 Bremen, 04 21-34 80 58
Gotenstraße 20, 2000 Hamburg 1, 040-23 10 41

FEINSTES FINNISCH

monatelangem Suchen 1970 das halbe und kurz darauf das ganze,

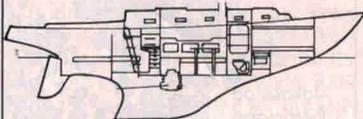
allein nicht mehr existenzfähige Unternehmen an seinen früheren Arbeitgeber, die Schauman-Gruppe. Der weltweit tätige Sperrholzkonzern (6000 Beschäftigte) ist vor gut hundert Jahren in Pietarsaari entstanden, hat zwischenzeitlich mit dem Holzverarbeitungskonzern Kaukus Oy fusioniert und wurde in diesem Jahr von Finnlands großem Strömberg-Mischkonzern geschluckt.

Geld war, seit Nautor eine Schauman-Division ist, nicht das Problem. Wohl aber der von Schauman eingesetzte Nautor-Chef Jens Rudbäck, ein Mann mit napoleonischen Zügen, auch gegenüber der Kundschaft. Er mußte 1982 gehen. Seither führen die hauseigenen Manager Olle Emmes und Ingmar Granholm die Geschäfte, Emmes als erster Mann.

Es geschah unter Rudbäcks Herrschaft, daß der Projektgruppenleiter Per Göran Johansson und seine vier Mitstreiter 1973 bei Nautor ausstiegen

1967 bis 1975: Richtige Ideen zur rechten Zeit

Mit seiner Idee, auch renommierte Luxusyachten in Kunststoffserie zu bauen, hatte Nautor-Gründer Koskenkylä einen neuen Markt entdeckt. Baltic ging noch weiter.



Swan 36: Das Schiff, mit dem alles begann.

Die erste aller Swans, die Swan 36, geht auf den Reiß No. 1710 des damals weltweit führenden Konstruktionsbüros Sparkman & Stephens (S & S) in New York zurück. Der unbekannte Finne Pekka Koskenkylä hatte den Reiß in Helsinki Palace-Hotel am Fährterminal erworben, wo Rod Stephens, auf Werftbesuch in Finnland, ihn an einem Spätsommertag 1966 frühmorgens um sechs empfangen hatte. Es war der Reiß der dänischen „Diana“, die gerade den Eintonner-Pokal gewonnen hatte und ausgiebig durch die internationale Yacht-

presse gegangen war. Stephens später: „Die Publicity hatte Pekka an dem Reiß am meisten gefallen.“

Die Engländer Mike Hurrell und Dave Johnson, ehemals Air-Force-Piloten und als verwegene Segler bekannt, gewannen auf Stephens' Vermittlung mit einer der ersten Swans spektakulär die Cowes-Woche (sechs Starts, sechs Erste) und machten die kleine Werft Koskenkyläs auf einen Schlag bekannt. Die schob die Swan 43 nach, baute diese zwei erfolgreichen Regattaschiffe drei Jahre lang und war plötzlich wer.

Die Swan 36 wurde erst von der Swan 37 abgelöst und, schon unter neuer Firmenherrschaft, 1974 von der Swan 38, der meistverkauften Swan überhaupt (116 Einheiten). Doch trotz ihres Verkaufserfolgs leitete die Swan 38 bereits Nautors kritische Phase ein. Das Schiff sollte noch mal den Eintonner-Pokal gewinnen, kam aber gegen die leichten, breiten „Hochseejollen“ des Konstrukteur-Nachwuchses nicht mehr an.

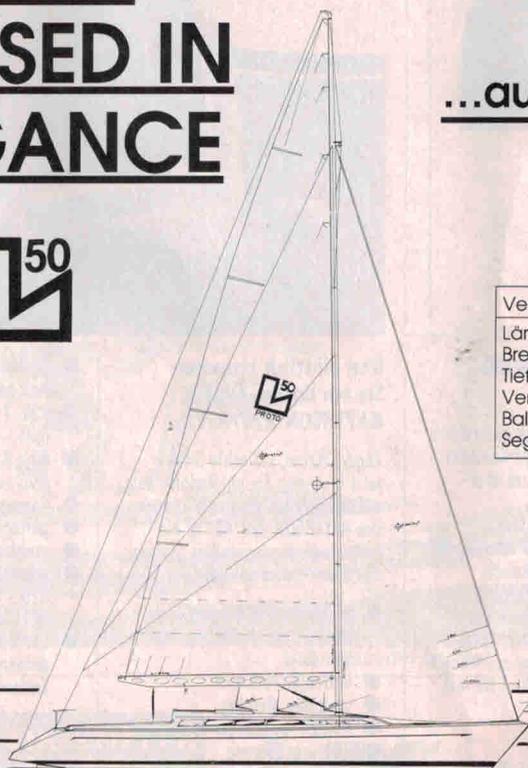
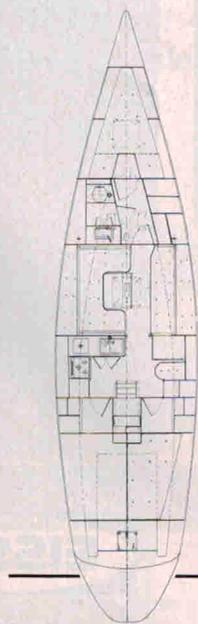
Die große Swan 48 bewährte sich zwar immer noch auf Blauwasserregatten, wo der Komfort zählte, aber auch mit der kleineren und recht gut verkauften Swan 44 gab es Regatta-Schwierigkeiten. So schlug

Per Göran „PG“ Johansson, Leiter der Projektgruppe Swan 65, für dieses neue Flaggschiff der Swan-Flotte die aufkommende, leichte Balsasandwich-Bauweise vor. Aber vergebens.

Nautor blieb beim schweren Voll-laminat, die Bau-Nr. 003 der Swan 65 „Sayula“ des Mexikaners Ramón Carlin gewann sogar spektakulär das erste Whitbread-Rennen um die Welt. Aber Johansson und vier seiner Nautor-Kollegen scherten aus, machten sich mit Baltic selbständig und verwirklichten ihre Sandwich-Leichtbauidee mit einer eigenen Werft.

Baltic setzte auf das kanadische Konstruktionsbüro Cuthbertson & Cassian (C & C), das die Sandwich-Bauweise sehr genau studiert hatte und dabei war, S & S viel Geschäft wegzunehmen. Man begann mit dem großen Baltic 46, weil in der Eintonner-Größe zu viel Konkurrenz herrschte und mit Qualitätsbau nichts zu verdienen war. Dennoch folgte eine kleine Baltic 33, um Auftragslücken zu schließen und die Produktion kontinuierlich auslasten zu können. Sie wurde sehr gut verkauft (41 Einheiten) und etablierte die neue Konkurrenz Baltic am Markt, bevor Nautor das ernst nahm.

SPEED DRESSED IN ELEGANCE



...auch ein Schiff für Sie
aus Dänemark!

Vermessung:	
Länge:	15,40 m
Breite:	3,60 m
Tiefgang:	2,20 m
Verdrängung:	8 t
Ballast:	3,6 t
Segelfläche:	110 qm

SHIP SERVICE

Ingo Petersen GmbH

Gasstraße 10 - D 2390 Flensburg - Telefon (04 61) 4 62 62 - 31 15 44

Vertretung für:
Bundesrepublik Deutschland
einschl. West-Berlin
Schweiz - Österreich
und Niederlande

FEINSTES FINNISCH

und Baltic gründeten. Wie Nautor sich an S & S gehängt hatte, so hängte Baltic sich an das damals weltweit Furore machende kanadische Konstruktionsbüro Cuthbertson & Cassian (C & C). Die Kanadier hatten die Möglichkeiten erkannt, die im aufkommenden Sandwich-Bauverfahren steckten, und sehr genau studiert.

Beide sind zu schnell gewachsen.

Auch Baltic war nach vier Jahren am Ende. Die Kapitaldecke, aufgebaut aus Hypotheken auf die Häuser der fünf Gründer, war zu klein geworden. Auch hatte C & C ihnen zunehmend Konkurrenz mit anderen europäischen Bauwerften gemacht.

Man verkaufte an die Hollming-Werft, die sich gerade auf Expansionskurs befand, baute eine eigene Vertriebsorganisation und die große Halle, meisterte noch ein paar stürmische Krisenjahre einschließlich, groteskerweise, einem Gastspiel des Herrn Rudbäck, und hat nun seit einiger Zeit tiefes Fahrwasser erreicht.

Zwei Mitbegründer sind außer PG noch dabei, der quirlige Bootsbaumeister Jan-Eric Nyfelt und der grübelnde Stylist und Hauskonstrukteur Tor Hinders. Von den anderen beiden hat einer eine kleine Werft geerbt und selbst übernommen, der andere baut Yacht-Innen-einrichtungen.

Nautor und in deren Kielwas-ser Baltic wären nicht das geworden, was sie heute sind, ohne ihren Starverkäufer, den Starverkäufer der Branche



Foto: Hans-Günter Kiesel

Swan-Starverkäufer Sten Rasmussen. Der Däne hat sich jetzt aus dem Tagesgeschäft zurückgezogen.

schlechthin, ohne Sten Rasmussen. Der Enkel eines dänischen Kapitäns und Sohn eines auf Tahiti lebenden Marinemalers war schon in seiner widerwillig absolvierten Bootsbauerlehre als Verkaufstalent aufgefallen. Als Möbel- und Teppichhändler in New York hat er diese Begabung weiter ausgebaut, 1971 bei Nautor eingebracht und mit seiner Mischung aus Wissen, Charme und Diskretion regelmäßig zwischen einem Viertel und einem Drittel der gesamten Nautor-Produktion auf den deutschsprachigen Märkten abgesetzt, erst von Hamburg, dann auch von der Schweiz aus.

Rasmussen gilt als der einzige Yacht-Verkäufer, der wirklich reich geworden ist. Jetzt hat er

1976 bis 1981: Gewichtsprobleme

Der Nachwuchs verdrängte erst Nautors Hauskonstrukteure S & S, dann auch Baltics Linienlieferanten C & C. Doch Baltic war auf die neue Generation besser vorbereitet.

Nautors neue Swans 431 und 411 (zur Unterscheidung gegen die alten mit der Zusatzziffer 1 versehen) verkauften sich nur noch etwa halb so gut wie ihre Vorgängerinnen. Die Swan 431 war als Zweittonner konzipiert, auf Regatten aber ein Flop. Schlimmer noch: Weit billigere Serienschiffe fuhren den Swan-Eignern auch am Sonntagnachmittag davon – „wenn“, wie ein Swan-Verkäufer formulierte, „die eigentlichen Regatten stattfinden, denn wer läßt sich schon gern von seinem Stegnachbarn abhängen?“

So kam 1978 Ron Holland, der in Irland lebende Neuseeländer und neue Tonner-Star, gegen S & S ins Swan-Geschäft. Doch seine erste Swan, die 39, brachte Probleme. Gewohnt, von S & S jedes Detail vorgezeichnet zu bekommen, konnte man mit den Genieblitzen auf Butterbrotpapier, die Holland lieferte, nicht viel anfangen. Man baute die Regattaversion zu leicht und zu weich, und die Tourenversion nach Hollands Ideen zu offen und zu unpersönlich.

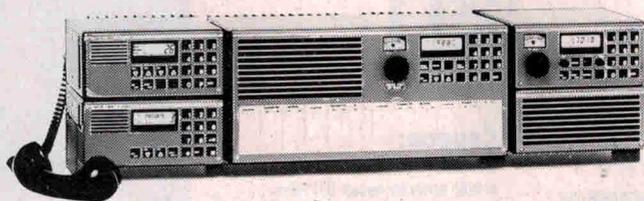
Nautor reagierte mit dem Aufbau eines hauseigenen Konstruktionsbüros und baute die neuen Swans 441 und 371 wieder im alten, soliden Stil, doch nun zu schwer. Vor allem vorn fehlte es an Auftrieb, die Schiffe segelten naß und steckten unter Spinnaker die Nasen

weg. Und doch ließen sie sich verkaufen: Solide Bauweise, Platz und Schönheit waren den Swan-Kunden inzwischen wichtiger als kurzlebige Regattaerfolge.

Die große Swan 76 fiel zwischen die Stühle. Das Schiff hatte keine Linie, wichtige Maxi-Interessenten wie Herbert von Karajan oder der Schweizer Bankier und Sechser-Segler Ernst Rohner wanderten ab zu Huisman am IJsselmeer. Mit der Swan 51, der ersten vom S & S-Schüler German Frers aus Argentinien, fing man sich wieder, doch auch sie ist für ihr Gewicht vorn zu schlank und zu flach. Ron Hollands Swan 391 ist neben der Swan 371 die einzige aus dieser schwierigen Zeit, die noch heute gebaut wird.

Baltic nutzte die Unsicherheit der Konkurrenz mit dem erfolgreichen Zweittonner Baltic 42 (4. im Pokal, bestes Serienschiff) und der kleineren Baltic 39, „Deutschlands schnellstes Teakdeck“. Unbelastet von Gewichtsproblemen, konzentrierte man sich darauf, schnelle Regattaschiffe wohnlicher zu machen. Mitbegründer Tor Hinders erfand mit der Baltic 39 das rechtwinklig auf die Außenwand zulaufende Querschott mit Mittelknick, was tote Kojenwinkel vermeidet und mehr nutzbare Länge ins Schiff bringt. So konnten in dieser Größenordnung erstmals Pantry und Toilette mit einem U-Sofa auf der selben Seite kombiniert werden.

Die Baltic 51 ist das erste Schiff mit Doppelbett mittschiffs unter der Cockpitwanne. Mit der Baltic 42 DP löste man sich vom sinkenden C & C-Stern und ging zu Hollands Freund und Nachwuchs-Konkurrent Doug Peterson aus Kalifornien, machte aber einen Fehler. Das Schiff sollte plötzlich auch Tourensegler ansprechen.



SAILOR COMPACT 2000

Abhörsicheres Telefonieren im öffentlichen Sprechfunkverkehr. Der SAILOR Scrambler CRY 2001 ermöglicht zum ersten Mal, sowohl über UKW- als auch GW/KW-Telefonie Gespräche zu führen, ohne daß – wie bisher – andere Sprechfunkteilnehmer mithören können. Die in Modulbauweise konzipierte COMPACT-2000-Anlage – bestehend aus dem 400 W GW-Sender T 2031, dem SSB/AM/FM-Empfänger R 2022, dem Scrambler CRY 2001, der Duplex-UKW-Sprechfunkanlage RT 2047 und dem Lautsprecher H 2054 – bietet ein hohes Maß an Flexibilität im Einbau und in der Nutzung. Mit jeder von uns gelieferten Anlage kaufen Sie über 30 Jahre Erfahrung, zuverlässige Technik mit hoher Wirtschaftlichkeit. In Beratung, Planung, Lieferung, Einbau, Reparatur bieten wir und S. P. Radio A/S einen weltweiten Service. Rufen Sie uns an, wir informieren Sie gern ausführlicher!

See-Funkanlagen von ELNA

Navigation
Kommunikation
Automation
Schiffsmaschinenbau

Vermessungswesen
Marine-technik
DHI-Beauftragter



Mit unserer Erfahrung fahren Sie sicher.

ELNA
Elektro-Navigation und Industrie GmbH
2084 Rellingen bei Hamburg,
Siemensstr. 35
☎ 04101/301-0
☎ 2189123