

SVETO IME JEDRENJA

Nije ovo priča samo o jednom prekrasnom brodu niti o početku klase regatnih krstaša, ovo je prije svega štorija o čovjeku, brodu i škveru koji su bili jedno



napisao Marko Knežević
snimke Matteo Salomon, ClassicSwans.org i drugi vlasnici Swanova

U jedrenju postoji jedno sveto ime, jedan brend za koji svi znaju. Toliko je slavno da ga prepoznaju čak i oni koji nisu ni jedriličari ni nautičari. Swan je u nautičarskom svijetu jednostavno sinonim za prekrasan brod, ali i uspjeh, kvalitetu i prestiž, nešto poput Ferrarija u autoindustriji, pravi statusni simbol, ali i odlična jedrilica. Da nije riječ o novcu, ne bih dugo mislio, nakon godina proučavanja brodova mogao bih rasplesti teoriju o tome treba li ili ne treba kupiti Swana, ali da se nadem u situaciji da ga mogu priuštiti, svi argumenti pali bi u vodu, kupio bih ga. Zašto?

Vjerujem da je to najbolji brod, a zašto vjerujem da je tako, to je duga priča koja počinje sredinom šezdesetih godina. To je doba početka brodogradnje od stakloplastike, odnosno početka serijske proizvodnje jedrilica za razonodu. U to doba u Europi nije bilo puno regata, a jedine prave internacionalne regate održavale su se samo u Cowesu na otoku Wight u Engleskoj. Osim u Cowesu bilo je i velikih internacionalnih regata u Sjedinjenim Američkim Državama, ali na Mediteranu je bilo samo manjih lokalno organiziranih regata, ništa ni približno slično današnjim natjecanjima.

Regatne jedrilice još su bile teške, velike, neudobne i jako skupe, a dizajneri kao slavni Nicholson, Herreschoff te Sparkmans i Stephens (S&S) gradili su brodove po narudžbi za bogate klijente. Sredinom šezdesetih svi su već znali da budućnost ovisi o primjeni nove tehnologije i da je vjerojatno plastika najbolji materijal za gradnju brodova. Brodovi građeni od plastike bili su toliko lakši od drvenih da ih se uopće nije moglo uspoređivati, a za uspjeh na regatama smanjena istisnina bila je jedini pravi recept. S&S u to doba već je bio ozbiljno uzdrmao jedriličarski poredak u Americi, bio je to mlad, pametan i

ambiciozan tim, a njegov uspjeh na regatnom polju nije bio sporan. Čak i najkonzervativniji u jedriličarskoj aristokraciji počeli su naručivati njegove brodove, a sramežljivi Olin Stephens postao je autoritet za hendikepe i premjere, savjetnik najprestižnijim regatnim odborima i jedriličarskim klubovima. Njegov brat Rod, vrhunski jedriličar i riger, bavio se svim tehničkim aspektima Olinova dizajna tako da je ekstrovertirani brat genijalnog dizajnera bio zaslužan za pripremu i porinuća svih njihovih brodova. Rod je bio i glavni pokretač inicijative da se S&S-ovi brodovi počnu graditi od plastike i iz razloga ko-

ji nisu baš poznati silno je želio naći nekoga tko će takve brodove proizvoditi u Europi, odnosno, čak je bio precizniji, želio je partnera u Finskoj.

Pekka i njegov hobi

Dok su Rod i Olin Stephens vodili svoj već ozbiljni posao i razvijali već zasluženu odličnu reputaciju, Pekka Kosenkyla bio je mlad Finac, nitko i ništa u svijetu nautike. Ali još kao dječak shvatio je da želi imati brod pa je sagradio kanu, a s 14 godina već je razvio smisao za biznis pa je prije odlaska na fakultet već prodao pet svojih kanua. Nakon studija ekonomije vratio se u svo-

je rodno selo Pietarsaari, gdje je radio u tvornici papira i bavio se prodajom papirnatih vreća. Kao i većini drugih ljudi iz tih sjevernih šumovitih krajeva svi poslovi bili su vezani za drvenu industriju, toliko da su čak i poljoprivrednici tijekom dugih tamnih zima bili amaterski stolari, pa i brodograditelji. I Pekka je nastavio svoj hobi i ubrzo je počeo za sebe graditi 11 metara dug brod. Prije nego što ga je uspio završiti, već je naišao kupac koji ga želio kupiti, i to po jako dobroj cijeni. Mlada i ambiciozna ekonomista i poduzetnika to je potaknulo na razmišljanje. Ako je uspio prodati nedovršen brod za dobru cijenu,



Swan 65, Venator, 1973.

mora postojati ozbiljna potražnja za brodovima koja bi mogla postati osnova za dobar posao. I tako se taj mladić iz malog sela u Finskoj počeo raspitivati o daleku i prestižnu svijetu jahti, regata i brodogradnje. Ubrzo je primijetio da koga god pita svi mu spominju S&S i shvatio je da ako želi biti uspješan u toj industriji mora pokušati surađivati s ljudima iz tog projektantskog biroa. Pekka danas kaže da se ta odluka jednostavno nametnula, njemu se čini da zapravo izbora u to doba i nije bilo i suradnja s Rodom i Olinom bila je jedini put k uspjehu. Nakon razgovora s Pekkom čini mi se da je tu malo skroman. Iako je S&S bio logičan izbor, vjerojatno nije bio baš i jedini, a to što ga je on toliko cijenio i smatrao jedinim putem do uspjeha, govori nam najviše o tome kakav je uistinu bio vizionar i kolika je bila njegova želja za uspjehom.

Kada je smogao dovoljno hrabrosti, a možda i drskosti, nazvati u S&S i ponuditi suradnju u budućem brodogradilištu, opet ga je dočekala onakva sreća za koju se kaže da zna kome će se osmjehnuti.

Susret u pola šest

Upravo u to doba Rod je putovao po Europi, preciznije, bio je u Finskoj i uzaludno tražio brodogradilište s kojim bi mogao započeti suradnju. Kada je stigao Pekkin poziv, Rodu je već bilo pomalo dosta i spremao se za povratak u SAD sljedeći dan, ukratko, rekao mu je da više nema vremena za sastanke, ali ako Pekka baš hoće, mogu se naći sljedeći dan u pola šest. Spustivši slušalicu, Pekka je bio iznenađen kako je razgovor brzo završio, možda malo i razočaran, ali barem je dobio ono što je želio, sastanak s najboljim dizajnerima. Jedino nije bio siguran znači li pola šest ujutro ili navečer. Za svaki slučaj sljedeće jutro probudio se rano i stigao u predvorje hotela gdje je Rod odsjeo i to je bila prava odluka. Nakon nekoliko neozbiljnih sastanaka s drugim brodograditeljima u Finskoj Rod je želio provjeriti koliko je Pekka zaista zainteresiran misleći da mu, ako mu je zaista stalo do suradnje, neće biti teško dići se tako rano ujutro. I bio je u pravu. Razgovor je dobro protekao i iako je Rodu bilo jasno da Pekka nema puno za ponuditi, shvatio je da će njegova ambicioznost i ustrajnost biti vrlo korisni u razvijanju novog posla. Pekka je dobio najbolje suradnike u životu.

Jedna od prvih odluka koju je donio u novom poslu bila je i jedna od najvažnijih. Pekkin brodogradilište zvalo se Nautor, ali on je znao da mu za takav projekt treba zvučnije, internacionalno ime. Srećom, sjetio se imena švedskog školskog jedrenjaka i to mu je bila glavna inspiracija, nazvao je svoju novu seriju brodova Swan (Labud na engleskom).

Ubrzo nakon sastanka Pekka je dobio i prve nacрте od Olina Stephensa, prvi Swan bit će dug 36 stopa. Linije broda bile su u skladu s najmodernijim razmišljanjima o dizajnu regatnih jedrilica, kormilo odvojeno od kobilice, visok om-

jer balasta i istisnine, ali za razliku od sličnih takvih dizajna taj je bio namijenjen gradnji od stakloplastike. Pekka je ubrzo našao jednu napuštenu zgradu i počeo unajmljivati lokalne stolare, poljoprivrednike i druge radnike kako bi započeo proizvodnju. Brodovi su se odmah gradili iz kalupa, a unutrašnjosti su bile napravljene vrhunski. Finski stolari tu su se pokazali odličnima i prvi Swan, kao i svi drugi nakon njega, bio je visokokvalitetno izgrađen, a unutrašnjosti su bile ponos svakog vlasnika. Nekoliko prvih narudžbi Pekka je našao relativno lako, ali za veći razvoj svojeg brodogradilišta trebao je povećati prodaju i s tom idejom otišao je na London Boat Show 1968. Nakon cijelog dana provedena traženja nekoga tko bi ga mogao predstavljati na tom najvećem tržištu brodova pomalo razočaran konstatirao je da mu to neće tako lako poći za rukom. Našao se u razgovoru s prodavačem čamaca na napuhivanje i potpuno se iznenadio kada mu je taj rekao da zna osobu koja je spremna platiti polog za prvu narudžbu.

Pobjednik koji tone

Vrativši se u Finsku, Pekka je pomalo sa strepnjom čekao poziv iz Engleske koji će ga, kako se nadao, lansirati na svjetsko tržište. Poziv je dočekao, ali uvjeti prodaje nisu bili baš idealni i Pekka je preuzeo velik rizik kada ih je prihvatio. Odluka je pala kada je budući vlasnik ponudio da će cijeli brod platiti unaprijed pod uvjetom da bude isporučen do svibnja, odnosno spreman za regatnu sezonu i Cowes Week u srpnju. *Casse Tete*,

prvi Swan 36 na engleskom tržištu, stigao je u svibnju i na porinuću radnici su ga još dovršavali. Kada je dizalicom polako spušten u more, primijetili su da voda u njega prodire odasvuda. Da je porinuće nastavljeno, cijela reputacija brodogradilišta potonula bi i pitanje je bi li se ikada oporavila, ali srećom brzo su ga podigli i nakon nekoliko dana rada svi su problemi izgladnili, a *Casse Tete* je nekoliko tjedana nakon porinuća osvojio 7 od 8 regata na kojima je sudjelovao postižući performanse koje su i danas legendarne... Upravo je u tome tajna uspjeha tih brodova, oni su započeli ono što danas poznajemo kao regatne krstaše. Bili su toliko lakši od drvenih suparnika da na regatnom polju nije bilo konkurencije. S druge strane, iako su bili sposobni pobjeđivati s relativnom lakoćom, imali su prvoklasne unutrašnjosti koje uopće nisu zaostajale za puno sporijom konkurencijom ni po kvaliteti ni po luksuzu. Pekka kaže da je svaki Swan koji je gradio bio namijenjen regatama. Bio je svjestan da svoje brodove može puno luksuznije opremiti iznutra, a još će biti puno lakši od drugih i, što je još bolje, plasirao ih je na tržište s nižom cijenom od konkurencije. Udobnost je bila vrlo koristan datak, puno lakše je prodati regatnu jedrilicu koja se sviđa i supruzi! Iako Pekka nije ciljao na to da izmisli kompletno novu vrstu brodova, svojom logikom i vizijom u tome je uspio, prvi Swan i mnogi nakon njega bili su početak danas toliko popularnih regatnih krstaša. Mogli bismo reći da je na Swanu kompromis između udobnosti i brzine, koji je prisutan u gradnji svakog

broda, u tom trenutku bio potpuno riješen, mogli ste imati i brzinu i udobnost.

Sedam stopa više

Koliko god je uspjeh prvog Swana bio fantastičan i koliko god je dao Nautoru odlične temelje za dalji razvoj, tako poznat brend nije se mogao sagraditi na samo jednom brodu. Ubrzo su slijedili novi modeli, Pekka je bio svjestan da, želi li ostati ispred konkurencije, treba brzo ulagati u razvoj novih i većih modela. Sljedeći razvijeni Swan bio je Swan 43 i o njegovu razvoju nije odlučio Pekka sam. Poznati američki brodograditelj Palmer Johnston, koji je prije surađivao sa S&S-om, pitao je Roda bi li mu mogao organizirati proizvodnju jednog serijskog Olinova dizajna nešto dužeg od 40 stopa. Pekki je ta veličina isto odgovarala, a Rod je inženjere Palmera Johnstona poslao u Finsku da pomognu u razvoju. Vrlo brzo iz malog brodogradilišta izašao je prvi Swan 43, Pekka i danas sa smiješkom opisuje kako je veliki Amerikanac testirao njegove proizvode koristeći se svojom snagom i težinom i provjeravao što na brodu može razbiti – oprema koja je preživjela taj grubi test bila je dovoljno dobra! Zadovoljivši Amerikance, Pekka je vrlo rano osvojio tržište koje Nautor i danas smatra jednim od najvažnijih.

Kvaliteta tih brodova nije bila samo u rukama velikih i snažnih Amerikanaca jer kada je brod prošao testiranje, došao je Rod, a njega Pekka neizmerno poštuje. Kaže da je Rod svaki brod temeljito testirao, prvo je pregledao sve stupnje-

ve proizvodnje, a sve izmjene bratova dizajna radio je na licu mjesta u tvornici. Kada bi se vratio da pogleda gotov proizvod, prvo je provjerio jesu li sve izmjene točno napravljene, a onda se s Pekkom i vlasnikom dogovorio o preuzimanju za sljedeći dan u 6 sati. Svi su morali biti ondje, a Rod je počeo na vrhu jarbola, provjeravao je sve, često bi prošao podne kada bi se spustio do vijaka na kobilici, a kada je i njih pregledao, bilo je vrijeme za isplovljenje. Jedrilo se dok sva jedra nisu testirana na svim kutovima jedrenja, nije trebalo zadovoljiti samo vlasnika nego je i Rod morao biti siguran da je brod savršen, tek tada je vlasnik mogao preuzeti brod. Kada je bilo razlika u mišljenju ili je Rod imao kakve primjedbe, prostora za diskusiju bilo je vrlo malo. Takva Pekkina iskustva lijep su uvid u poslovanje možda najboljih dizajnera jedrilica na svijetu: genijalni Olin sjedio je u New Yorku i dizajnirao, pomalo povučen i sramežljiv, dok je stariji brat svojim znanjem i profesionalnošću pretvarao kreacije u zbilju.

Meštri za pamćenje

Osim Roda Pekka se rado sjeća i nekih lokalnih ljudi koji su mu pomogli u razvijanju njegova brodogradilišta, često spominje svojeg glavnog stolara, koji je poslije postao organizator proizvodnje. Rurik je bio neizmerno lojalan i iznimno talentiran stolar koji je imao odlične organizacijske sposobnosti. Ake je bio još jedan ključan Nautorov čovjek. U to doba bio je predstavnik Lloyd Registera za Finsku i zadužen za izda-



Swan 55, Cesarina, 1972



Swan 36, Nefertiti, 1969



Iako Swanu 44 krstarenje nije bila prvotna namjena, ovoj obitelji već godinama uspješno zamjenjuje dom tijekom plovidbe



Pekka Kosenkyla, osnivač brodogradilišta Nautor koji je stvorio Swana



Swan 38: Only you, 1976.

vanje svih certifikata, a imao je, za to doba, veliko iskustvo u proizvodnji od stakloplastike te je savjetima pomagao u proizvodnji i mnogome je zaslužan za vrhunsku kvalitetu trupova.

U tom prvom razdoblju razvitka brodogradilišta Pekka se sjeća još jednog ključnog trenutka kada ga je posjetio Raymond Carin iz Meksika. Htio je naručiti Swan 48 za svoj „tajni“ projekt, pobjedu na prvoj regati oko svijeta, prvom Whitbreadu. Za večere Pekka je Raymond odao „svoju tajnu“ i pokazao mu nacрте novog Swana 65 koji planira sagraditi za sebe, Raymond je zagrizao, sljedeći dan promijenio je narudžbu i na brodu *Seyula* osvojio prvu regatu oko svijeta. Na drugom Whitbreadu nije pobijedio Swan 65, ali su zato osvojili 2., 3. i 4. mjesto.

Vrijeme slatke igre

Reputacija i kvaliteta brodogradilišta bila je osigurana, a za njegov potpun uspjeh bili su zaslužni brza ekspanzija i kontinuiran razvoj sve boljih i većih modela. Taj je uspjeh imao i problema, neki od nabavljača nisu ih mogli pratiti pa se Swan nije mogao na njih potpuno osloniti. Nekoliko su puta brodovi kasnili zbog nedostataka jarbola pa ih je Swan počeo sam proizvoditi, a još su veće probleme imali s propelerima. Nikako nisu uspjeli nagovoriti dobavljače sklopivih propelera da isprave pogreške na svojim proizvodima, a Pekki je već bilo neugodno diskutirati s nezadovoljnim klijentima. Srećom, jedan novi vlasnik iz Danske odlučio je pomoći u rješavanju tog problema i uz Pekkinu pomoć započeo je proizvodnju sklopivih propelera. Danas je ta kompanija svima poznata pod imenom Gori.

Kako je reputacija brodogradilišta rasla, tako su rasle i cijene. Iako su Swanovi na početku bili

jeftiniji od konkurencije, proizvođači su uskoro shvatili da nemaju pravu konkurenciju i iz godine u godinu brodovi su bili sve skuplji. Inflacija je u to doba također bila visoka pa su cijene rasle od 10% do 20% svake godine i Swanovi su postali dobra investicija. Mnogi vlasnici kupili bi brod, jedrili na njemu nekoliko godina i onda ga prodali za jednako ili čak više novca. Po koji nisu nikada jedrili, već su ih naručivali i prodavali kada su bili završeni pa bi onda odmah naručivali veći model. Slatka igra koja u današnje vrijeme nije zamisliva.

Vatra!

Ta kombinacija Pekkina vodstva, Rodove kontrole, engleskih i američkih dilera i genijalna dizajna trajala je do sredine sedamdesetih godina. Zapravo, samo 6 godina od početka, a onda se dogodila velika nesreća, izgorjelo je brodogradilište i cijela proizvodnja. Kompanija nije imala dovoljno dobro osiguranje, niti je imala adekvatna sredstva da ponovo započne proizvodnju pa je lokalna tvornica papira od svog bivšeg radnika otkupila i ime i prava na proizvodnju. Kao pravi poduzetnik Pekka nije bio zadovoljan novim svijetom korporativnog razmišljanja, odbora i sastanaka. Nije dugo izdržao u novom okruženju i dogovorio se s vlasnicima da sebi sagradi jedan Swan 65 pod uvjetom da taj projekt ne utječe na proizvodnju drugih modela. Tako je Pekka uz pomoć svojih radnika u šatoru pokraj glavne hale izgradio svoj brod i njime odjedrio na jug Francuske, gdje je postao Swanov predstavnik. Iako i dandanas živi na jugu Francuske, već dugo nije vezan za kompaniju koju je osnovao. Otada je vodio nekoliko manjih uspješnih projekata uključujući razvoj i gradnju

prve *Mirabelle*, najvećeg slupa tog doba, za Joes Vittoriju, vlasnika Avis Rent a Cara, poslije je u brodogradilištu u Tajlandu sagradio brod i svojoj obitelji kojim je godinama plovio oko svijeta. Danas rođeni poduzetnik, iako u mirovini, još traži partnera s kojim bi započeo gradnju velika motornog katamarana. S obzirom na njegovu dokazanu intuiciju možda zaista dolazi vrijeme motornih katamarana.

Kombinacija koja se ne ponavlja

Nautor i dalje postoji u vlasništvu obitelji slavni talijanskih dizajnera cipela Ferragamo, a i danas je Swan slavan i odličan brod. Međutim, zlatno doba tog brodogradilišta bilo je na njegovu početku, kombinacija Pekke, Roda i Olina više se nikada neće ponoviti, S&S je prestao dizajnirati Swanove nakon požara, naslijedili su ga Ron Holland i onda German Frers, koji ih dizajnira još i danas. Iako su mnogi od tih modela također doživjeli legendaran status, na primjer Swan 46, oni nikada više nisu bili ono što su značili za svijet jedrenja krajem šezdesetih i početkom sedamdesetih.

Da su Swanovi iz tog doba specijalni i koliko je njihov dizajn genijalan, najbolji je dokaz broj današnjih vlasnika. Brojne su priče o tim brodovima, koji u većini slučajeva uspješno služe za krstarenje po svijetu ili čarter, za što nikada nisu bili namijenjeni, ima ih koji služe kao školski brodovi, a puno ih još i sad osvaja regate.

Kada sam pripremao ovaj tekst, najveći mi je problem bio naći fotografije tih starih brodova iz tog davnog doba. Na kraju sam kontaktirao direktno s vlasnicima i tako pomalo saznao sve više priča. Na tome im moram zahvaliti. Prvo Matteu Salamonu, najvećem zaljubljeniku u klasične Swanove (gori je čak i od mene), vlasniku prekrasna Swana 38 *Only you* i predsjedniku udruge za klasične Swanove (www.classicswan.org). Juanu Franciscu Allamandu i njegovoj obitelji iz Čilea koji s ljubavlju čuvaju svog Swana 411 i krstare po južnoj Americi, Pieteru Adriaansu, sretnom i genijalnom vlasniku jednog od najljepših Swanova 55, *Cesarine*, Paulu Callahanu, vlasniku prekrasno preuređena Swana 43 *Privateera*, Gieu Delvauxu, skiperu luksuzna Swana 65 *Venatora*, i mnogima drugima, pogotovo vlasniku drugog Swana 36 i prvog Swana 37 koji još svake godine pobjeđuje na regatama u Skandinaviji.

Nama ostaje da zamislimo što bi se dogodilo da nije bilo požara u Finskoj...