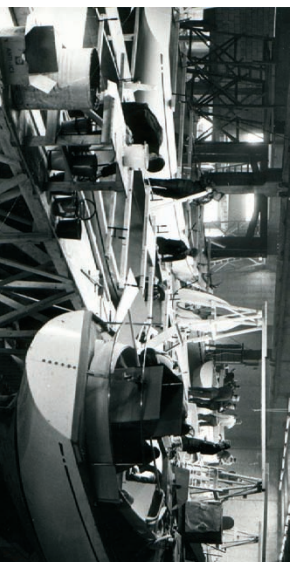


SVETO IME JEDRENJJA

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



napisao Marko Knežević
slike 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 jedrilica ni natikari. Swan je u nautičarskom svijetu jednovanovinom za prekrasan brod, ali i uspijeh, kvalitetu i prestiž, nešto poput Ferrarija u automobilstvu, pravi statusni simbol, ali i odlična jedrilica. Da nije riječ o novcu, ne bih dugo mislio, nakon godina protučavanja brodom mogao bih rasprijeti teoriju o tome treba li iiti ne treba kupiti swana, ali da se nadem u situaciji da ga mogu prihvatiti, svi argumenti pali bi u vodu, kupio bih ga. Zasto?

Vjerujem da je to najbolji brod, a zasto vjerujem da je tako, to je duga priča koja počinje sredinom šezdesetih godina. To je doba početka brodogradnje od sakloplastike, odnosno početka serijske proizvodnje jedrilica za raznođu. 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, nedobre i jako skupe, a dizajnirani kao slavni Nicholson, Herreshoff 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 snanijeta isistisina bila je jedini pravi recept. S&S u to doba već je bio ozbiljno uzdramo jedrilicaški poređak u Americi, bio je to mladi paracera i



Swan 65, Kenner, 1973.

ambiciozan tim, a njegov uspjeh na regatnom polju nije bio sroman. Čak i najkonzervativniji u jedrilicaškoj aristokraciji počeli su naručivati njegove brodove, a starnalijivi Olin Stephens postao je autoritet za bendikepe i perneje, savjetnik najprestižnijim regatnim odborima i jedrilicaškim klubovima. Njegov brat Rod, vrhunski jedrilicaš i regat bario se svim tehničkim aspektima Olinova dizajna tako da je ekstravaganantni brat genijalnog dizajnera bio zaslužan za pripremu i pomučne vrh milijardi brodova. Rod je bio i glavni pokretač inicijative da se S&S-ovi brodovi pojedinačno grade 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 parnerca u Finskoj.

Pekka i njegov hobbi

Dok su Rod i Olin Stephens vodili svoj već ozbiljni posao i razvijali već zasluženu odličnu reputaciju, Pekka Koskenlyha bio je mladi Finac, mlako i nisa 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 Pircasari, gdje je radio u tvornici papira i bavio se prodajom papirnatih vreća. Kao i većini drugih ljudi iz tih siromasnih šumovih krajeva svi poslovi bili su vezani za drvenu industriju, toliko da su čak i podjoprivrednici tijekom dugih zarnih zima bili amaterski solari, pa i brodograditelji. I Pekka je nastavio svoj hobbi i ubrzo je počeo za sebe graditi 11 metara dugi brod. Trije nego što ga je uspio završiti, već je našao kupac koji ga želio kupiti, i to po jako dohoj cijeni. Mlada i ambiciozna ekonomista i poduzetnica to je pokušala na razmišljati. Also je uspio prodati nedovršen brod za dobru cijenu,

moja posrojati obiljina portuzija za brodovima koja bi mogla posrati osnora za dobar posao.

I tako se taj mladić iz malog sela u Finskoj počeo raspitivati o dječici i prestižnim svjetski jachtima, regata i brodogradnje. Ubrzo je primijetio da koga god pita svi mu sponornju S&S i shvatio je da ako želi biti uspješan u toj industriji mora pokušati surađivati s ljudima iz tog projekatanskog biroa. Pekka danas kaže da se ta odluka jednostavno nametnula, nijemu se čini da zapravo izbora u to doba i nije bilo i suradnja s Rodom i Olimom bila je jedini put k uspjehu. Nakon razgovora s Pekkom čini mi se da je tu malo škoman. Iako je S&S bio logičan izbor, vjerojatno nije bio baš i jedini, a to što ga je on toliko cijeni o i smatrao jedinom putem do uspjeha, govori nam najviše o tome kakvoj je usitniti 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, oper ga je dočekala obrnuta sreća za koju se kaže da zna kome će se osmijehnuti.

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 dosita i spremno se za povratak u SAD slije-



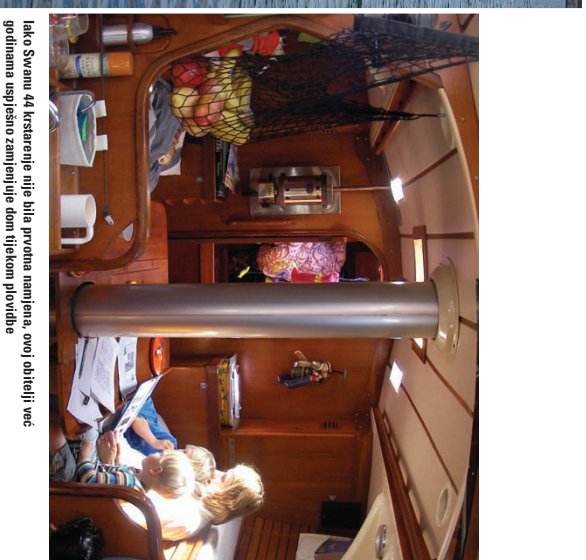
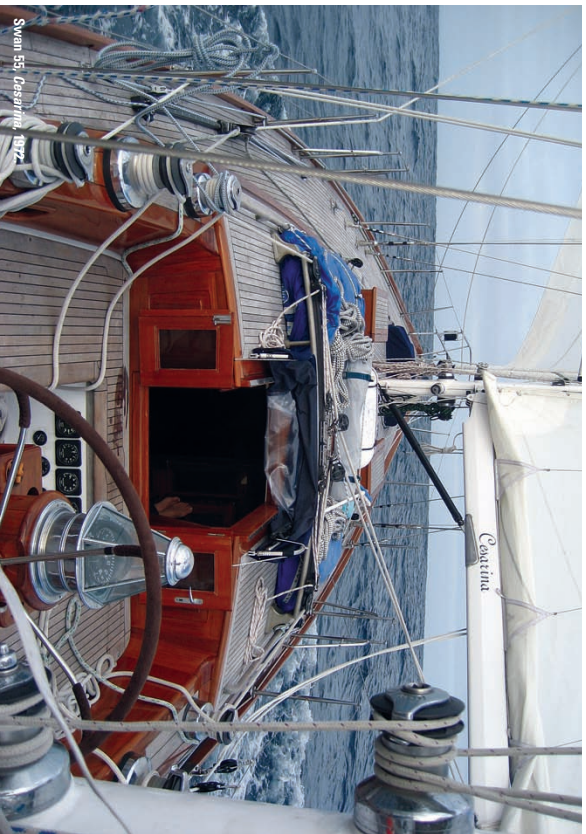
Pekka Kesariya, osnivač brodogradilišta Nautor koji je osnovao Swana

đeti dan, ukratko, rekao mu je da više nema vremena za sastanke, ali ako Pekka baš hoće, mogu se naći slijedeći dan u pola šest. Spustivši slakšicu, 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 utjuro ili navečer. Za svaki slučaj slijedeći jutro probudio se rano i stigao u pretkovrje hodat ga je Rod odsluši i to je bila prava odluka. Nakon nekoliko neobitnijih sastanaka s drugima brodograditeljima u Finskoj Rod je želio provjeriti koliko je Pekka zaista zainteresiran mladić da mu, ako mu je zaista stalo do suradnje, neće biti teško dčeti se tako rano juturo. 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 korisna u razvijanju novog posla. Pekka je dobio najbolje suradnike u životu.

Jedna od prvih odluka koju je donio u novom poslu bila je i jedina od najvažnijih. Pekkinu brodogradilište zvalo se Nautor, ali on je znao da mu za takav projekt treba zvanično, internacionažno ime. Svećom, sretno se imena švedskog školskog jederjaka i to mu je bila glavna inspiracija, nazvao je svoju novu seriju brodova Swan (Lahnda na engleskom).

Ubrzo nakon sastanka Pekka je dobio i prve narčete od Olina Stephensa, prvi Swan bit će drugo deminjam razmišljanja o dizajnu regatnih jedrilica, komno odvojeno od kobilice, visok on-



Iako Swana 44 Krasavie nije bila prvotna namjena, ovaj otkriveni vrag godinama uspješno zamjenjuje dom tijekom plovidbe

jer balastni i istisnine, ali za razliku od sličnih takvih dizajna taj je bio namijenjen gradnji od stakloplastike. Pekka je ubrzo našao jedinu napuštenu zgradu i počeo unajmljivati lokalne stolare, poljoprivrednike i druge radnike kako bi započeli 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 narudbi Pekka je našao relativno lako, ali za veći razdaj i s tom idejom otišao je na London Boat Show 1968. Nakon cijelog dana provedena tržeci nekoga tko bi ga mogao predstavljati na tom najvećem tržištu brodova pomalo razočeran konstatao je da mu ne neće tako lako poći za rukom. Neki su se razgovorom s prodavačkim čamac na napuštanoj i, dopurno se iznenadilo kada mu je taj rekao da zna osobu koja je spremna platiti polog za prvu narudžu.

Pobjednik koji tone

Vraivši se u Finsku, Pekka je pomalo sa strprijom čekao poziv iz Engleske koji će ga, kako se namo, laisturati na svjetsko tržište. Poziv je dočekao, ali izvisti prodaje nisu bili baš idealni i Pekka je preuzeo veliki rizik kada ih je prihvatio. Odluka je pala kada je budući vlasnik ponudio da će cijeli brod paketi unaprijed, pod uvjetom da bude isporučeni do svibnja, odnosno spremni za regatnu sezonu i Cowes Week u Engliju. *Cowes Week*,

prvi Swan 36 na engleskom tržištu, stigao je u srbnju i na pomnuc radnici su ga još dovršavali. Kada je dizajnom polako spušten u more, pimićali su da voda u njega prodire odasvuda. Da je pomnuc nastavljeno, cijela repunacija brodogradilica ponovila bi i pjanje je bi li se ikada oporavila, ali srećom brzo su ga podigli i nakon nekoliko dana rada svi su problemi izgađeni, a prvi Swan je u tome tajna uspjeha tih brodova, oni su započeli ono što danas poznavamo kao regatne krasice. 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 provokativne unutrašnjosti koje uopće nisu zadržale za puno sporijom konkurencijom ni po kraljici ni po luksuzu. Pekka kaže da je svaki Swan koji je gradilo 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, plasio ih je na tržište s nižom cijenom od konkurencije. Udobnost je bila vrlo koristan dodatak, puno lakše je prodati regatnu jedilicu koja se svuda i supruzi lako Pekka nije ciljao na to da izmisti kompletno novu vrstu brodova, svojim logikom i vizijom u tome je uspio, prvi Swan i mnogi nakon njega bili su početak danas toliko popularnih regatnih krasica. Mogli bismo reći da je na Swana kompromis između udobnosti i brzine, koji je pristatan u gradnji svakog

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

Sedam stopa više

Koliko god je uspjeh prvog Swana bio fantastičan i kolika 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. Slijedeći razvijeni Swan bio je Swan 43 i o njegovu razvoju nije odlučio Pekka sam. Poznati američki brodograditelj Palmer Johnson, koji je prije surađivao sa S&S-om, pitao je Roda bi li mu mogao organizirati proizvodnju jednog serijskog Olimora dizajna nešto dužeg od 40 stopa. Pekka je ta veličina isto odgovarala, a Rod je inženjer Palmiera Johnsona poslao u Finsku da pomogne u razvoju. Vrlo brzo iz malog brodogradilišta izasao je prvi Swan 43. Pekka i danas sa smijehom opisuje kako je veliki Amerikanac testirao njegove proizvode koristeći se svojim snagom i težinom i provjeravao što na brodu može razbiti – oprema koja je prvotna taj grubni test bila je dovoljno dobar! Zadovoljivši Amerikance, Pekka je vrlo rano osvojio tržište koje Nautor i danas smatra jednim od najvažnijih.

Kvaliteta tih brodova nije bila samo u rukama vladit i snazihi. Amerikance jer kada je brod prošao testiranje došao je Rod, a njega Pekka nazivamo pošuje. Kaže da je Rod srbi brod temeljito testirao, prvo je pregledao sve stupnjeve proizvodnje, a sve izmjene bratova dizajna radio je na licu mjesta u tvornici. Kada bi se vratilo da pogleda gotov proizvod, prvo je provjerio jesu li sve izmjene točno napravljene, a onda se s Pekkom i vlasnikom dogovorio o preuzimanju za slijedeći dan u 6 sati. Svi su morali biti onjfe, a Rod je počeo na vrhu jachta, provjeravao je sve, često bi prošao podne kada bi se spustilo vijaka na kobilicu, a kada je i njih pregledao, bilo je vrijeme za splovljenje. Jednlo se dok sva jehna nisu testirana na svim kvantovima jedrila, 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 misljenju ili je Rod imao lakše primjedbe, posnora za diskusiju bilo je vrlo malo. Takva Pekkina iskustva lijep su uvj u poslovatje genijalim. Olin sjeđio je u New Yorku i dizajnirao, pomalo povučen i samovoljan, dok je stvario svojim znanjem i profesionalnošću prevarao 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 svoje glavno strobar, koji je poslije postao organizator proizvodnje. Runtk je bio neizmjenio ojašan i iznimno talentiran stolar koji je imao odlične organizacijske sposobnosti. Ač je to bio još jedan član Nautorovih čovjek. U to doba još je predavao mlk Lloyd Registera za Finsku i zadužen za rda-



Swan 48 „Only you“ 1976

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

U tom prvom razdoblju razvika brodogradilišta Pekka se sjeća još jednog ključnog trenutka kada ga je posjetio Raymond Carin iz Meksika. Htio je naučiti Swan 48 za svoj „tajni“ projekt, pobjedu na prvoj regati oko svijeta, prvom Whitbreadu. Za večere Pekka je Raymond odno „svoju tajnu“ i pokazao mu nacrt novog Swana 65 koji je planira sagraditi za sebe. Raymond je zaigrao, sljedeći dan promijenio je narudžbu i na brodu *Seydla* 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 potpuni uspjeh bili su zaslužni brza dezparzija i kontinuirani razvoj sve boljih i većih modela. Taj je uspjeh imao i problema, neki od nabavljaka nisu ih mogli pratiti pa se Swan nije mogao na njih popuno osloniti. Nekoliko su puta brodovi kasnili zbog nedostataka jablova pa ih je Swan počeo sam proizvoditi, a još su veće probleme imali s prodajnicima. Nikako nisu uspjeli nagovoriti dobavljače stlopihni propeletra da ispravne pogreške na svojim proizvodima, a Pekki je već bilo neugodno diskutirati s nezadovoljnim klijentima. Stecom, jedan novi vlasnik iz Danske odlučio je pomoći u rješavanju tog problema i uz Pekkinu pomoć započeo je proizvodnju stlopihni propelerata. Danas je ta kompanija svima poznata pod imenom Cori.

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

jeftiniji od konkurencije, proizvođači su uskoro shvatili da nemaju pravi konkurentiju i iz godine u godinu brodovi su bili sve skuplji. Inflacija je u to doba također bila visoka pa su cijene rastle od 100% do 200% svake godine i Swanovi su postali dobra investicija. Mnogi vlasnici kupili bi brod, jedrili na njemu nekoliko godina i onda ga prodati za jednako ili čak više novca. Rokovi nisu nikada jedrili, već su ih naručivali i prodavali kada su bili završeni pa bi onda odmah naručivali veći model. Statika igra koja u današnje vrijeme nije zamisliva.

Vatral

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, izgrijelo je brodogradilište i cijela proizvodnja. Kompanija nije imala dovoljno dobro osiguranje, niti je imala adekvatna sredstva da ponovo započne proizvodnju

pa je lokalna novinica papira od svog bivšeg radnika otkupila i ime i prava na proizvodnju. Kao prvi poduzetnik Pekka nije bio zadovoljan novim svjetom kooperativnog razmišljanja, odbor i sastanak. Nije dugo izdazio u novom okruženju i dogovorio se s vlasnicima da sebi sagradi jedan Swan 65 pod uvjetom da taj projekt ne utiče na proizvodnju drugih modela. Tako je Pekka uz pomoć svojih radnika i šatoru pokraj glavne hale izgradio svoj brod i nijime odjednom na jug Francuske, gdje je postao Swanova predstavnik. Iako i dan danas živi na jugu Francuske, već dugo nije vezan za kompaniju koju je osnovao. Otada je vodio nekoliko manjih uspijelih projekata uključujući razvoj i gradnju

preve Mirabelle, najvećeg slupa tog doba, za Joera Vitroija, vlasnika Avis Rent a Carra, 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

Natur i dalje postoji u vlasništvu obitelji sav-nih talijanskih dizajnera cipela Ferragamo, a i danas je Swan savan 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 legendarnu 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 specifični i koliko je njihov dizajn genijalan, najbolji je dokaz broj današnjih vlasnika. Brojne su priče o tim brodovima, koji u većini slučajeva uspiješno služe za katekrenje 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 kontraktirao direktno s vlasnicima i tako pomalo saznao sve više priča. Na tome im moram zahvaliti. Prvo Marten Salomou, najvećem zaljubljeniku u klasične Swanove (gomi je čak i od mene), vlasniku prekasna Swana 38 *Only you* i predsjedniku udruge za klasične Swanove (www.classicswan.org). Janu Franciscu Allamandu i njegovoj obitelji iz Čilea koji s ljubavlju čuvaju svoj Swan 411 i katekren po južnoj Americi. Peteru Adriaansu, stromom i genijalnom vlasniku jednog od najljepših Swanova 55, *Casrinje*, Paulu Callahanu, vlasniku prekrasno preuređenog Swana 43 *Privatnik*, Cietu Davauxu, skiperu luksuzna Swana 65 *Vezanara*, 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...

♣