

Synonym. Der Prototyp vor Tallinns Altstadt ist Symbol für Geschichte und Aufbruch der Werft



FOTO: YACHTING, G. KIESEL

Neu, aber tradiert



Mit der Saare 41 bringt eine estnische Werft erstmals eigenständige Yachten auf den Markt. Als Zulieferer kompletter Schiffe für Finnigulf hat sie das Zeug zum Erfolg. Exklusivtest



Voller Schutz. Feste Scheibe und hohe Cockpitsüills sind im Norden willkommen. Der Rudergänger erreicht von seinem Platz aus Schoten und Holepunktlinien



Zusätzliche Sitze. Hocker in den Heckkörben gibt es auch auf der Saare

An Deck bestechen neben Beschlägen und Layout die **sehr hoch**

Die Schweden bauen sie schon seit langem, Österreicher auch, Großserienwerften aus Deutschland und Frankreich haben es lediglich zeitweise gemacht: Mittelcockpityachten mit dezidiertem Eigenerkammer inklusive Inselbett achtern sind eine Nische, und zwar eine lukrative. Nun gibt es eine neue Alternative zu Hallberg-Rassy, Najad, Malö und Schöchl: Die estländische Werft Saare Paat (siehe Seite 78), Zulieferer kompletter Yachten für die renommierte finnische Marke Finngulf, schickt das erste in Eigenregie gefertigte und vermarktete Schiff ins Rennen.

Die Saare 41 ist eine moderne Mittelcockpityacht mit traditioneller Innenraumgestaltung, zu sehen als Weltpremiere auf der hanseboot. Von Finngulf übernahm der estländische Betrieb ebenfalls den Designer. Karl-Johan Stråhlmann wurde frei, nachdem die Finnen für ihre neue 43er zum US-Amerikaner Bruce Farr gewechselt waren.

In der Saare 41 steckt noch mehr Finngulf: Deren früherer Eigentümer Stig Nordblad hat die Esten bei ihrem neuen Produkt

beraten und auch gleich die Baunummer 1 geordert.

Die schwimmt nun vor der baltischen Antwort auf Kiel Schilksee, dem Olympiahafen von Tallinn. Die schleswig-holsteinische Landeshauptstadt ist mit der estnischen Metropole nicht nur als Partnerstadt verbandelt, sondern beide richteten schon olympische Segelwettbewerbe aus. Und Kiel Schilksee wie auch Tallinns Olympiahafen scheinen demselben städtebaulichen Geist entsprungen: Sichtbeton, zu Zweckbauten geformt und geschichtet.

Im Hafen veraltete IOR-Mintonner, wenige Racer, ein paar westliche Großserienboote. Dazwischen glänzt die neue Saare 41 in der Herbstsonne. Auffällig ist das moderne, breite Heck, der prägnant-kantige Aufbau mit der festen Scheibe, das hohe verjüngte Rigg. Werftchef Peeter Sääs zeigt sich so stolz, wie es ein naturgemäß zurückhaltender Este nur sein kann, Karl-Johan Stråhlmann macht seinem Namen und Gemüt Ehre und grinst, der Projektmanager freut sich, von dem Boot mal runterzukommen

und das Motorboot fahren zu dürfen, und Händler Thomas Nielsen sieht kritisch in die Ecken. Er hat die Baunummer 2 gekauft und sucht nach Verbesserungspotenzial – oder auch nach Fehlern.

Die findet selbst der aufmerksame Besucher erst mal nicht, sondern nimmt Erfreuliches wahr: beste Zuliefererware von Harken, Spinlock, Lewmar und Seldén, große Winschen. Er registriert, dass Dyneema im Standard ebenso enthalten ist wie das komplette Teakdeck oder der dreiblättrige Verstellpropeller, hilft beim Ablegen und bemerkt einen gefühlten wie gemessenen vibrationsarmen, leisen Lauf von Volvo Pentas D2 55. Das Aggregat schiebt die Mittelcockpityacht bei Marschfahrt auf zügige 7,5 Knoten, die sich mit voller Umdrehung auf satte 8,3 steigern lassen.

Kleine Winkel, guter Speed

Der Wind weht schwach, Schreckliches ist zu erwarten. Immerhin sind 10,5 Tonnen zu bewegen. Das Großsegel wächst am Zweisalings-Mast empor, die 135-Prozent-Genua



Zentrale Kabine. Das Inselbett achtern überzeugt wie der gesamte Raum



Schmaler Eindruck. Tatsächlich ist die Koje 2,10 Meter lang und 1,70 Meter breit



Aussichtreicher Platz. Auch in der Navigation blickt man nach draußen



Willkommene Garage. Achterlich des Sülls lässt sich die Kuchenbude stauen



Hoher Ausrüstungsgrad. Das komplette Teakdeck ist im Grundpreis enthalten



Guter Job. Die geschweißten Teile wie diese Leinendurchlässe sind perfekt

wertigen Holz-, GFK- und Metallarbeiten estnischer Produktion

entfaltet sich per versenkt eingebauter Wickeltrommel, die elektrisch per Knopfdruck bedient wird, ein Extra. Und sie bewegt sich doch: Bis zu 4,2 Knoten Fahrt vermag die Saare 41 an der Kreuz ins Wasser zu bringen – bei 5 Knoten wahren Wind. Bei zunehmender Luftbewegung auf erst 6, dann 8 Knoten schafft sie bis zu 5,6 Knoten an der Kreuz. Noch erstaunlicher aber präsentiert sich der Wendewinkel: Rund 85 Grad sind drin, und das bei Windstärken, die den Fahrtensegler eher zum Griff an den Motorstarter denn an die Winskurbel animieren. Wenn es ein französisches Boot wäre, würde jetzt jemand vermutlich „Chapeau“ rufen.

Abgesehen von der offensichtlich ausgeprägten Konstruktion, einer für diesen Schiffstyp hohen Segeltragezahl von knapp 4,5 sowie Faltpop und sauberem Unterwasserschiff ist die Leistung den sehr schönen Segeln von North Sails Finnland zu verdanken: harmonische Profile, passend zum Leistungsvermögen des Boots, gefertigt aus Norlam, einer Eigenmarke des weltgrößten Segelmachers und allerbestens trimmbar. Auch

der serienmäßige Kurbel-Achterstagspanner sowie das leicht flexible Rigg sind hilfreich.

Gennaker hoch. Die Tasche, groß durch Bergeschlauch und Trichter, befindet sich unter der Vorschiffskoje. Luk auf, Polster hoch, Fall, Halsleine und Schoten anschlagen, und schon lässt sich der Strumpf direkt aus der Kabine setzen. Auch das Raumschots-Segel, ebenfalls von North genäht, gefällt. Es fährt, flach und mit schmalen Kopfwinkel geschneidert, schön hoch und tief genug bei Bedarf.

Ebenso gefällig erweist sich das Wendeverhalten der Saare, was aus dem Estnischen übersetzt übrigens „Insel“ bedeutet. Die Yacht dreht gut und schnell, entwickelt schon bei dem wenigen Wind einen erfüllbaren Ruderdruck und steuert sich mit eindreiviertel Radumdrehungen direkt genug. Der Steuermann sitzt bequem ans hohe Cockpitsüll gelehnt in Luv oder Lee oder rückt aufs selbige, um von der Windseite aus in die Fäden gucken zu können. Der Ruderträger erreicht die Genuawünsche und die leichtgängige Leinenverstellung der Holey-

punkte ebenso wie die beidseitigen Trommeln für die 1:2 auf einem Traveller achterlich geführte Großschot. Die zentrale Platzierung der Bedienelemente ermöglicht schnelle Reaktionen im Manöver und schont die Crew.

Das Süll ist an den Seiten mit einer Rinne versehen, die Tauwerk aufnimmt. Achterlich des Cockpits wurde eine Garage eingeformt, die Gestänge und Tuch einer Anschlussperrennung für die Sprayhood schluckt. Hochklappen und befestigen, fertig aufgebaut ist der textile Deckssalon.

Der Inspektion zeigt zwei tiefe, große Backskisten achteln, allerfeinste Schweißarbeiten, wo man die Nähte kaum findet, viele Doradelüfter, einen Decksstauraum vorn, der Fender und Leinen aufzunehmen vermag, Positionslaternen in LED-Technik. Und sehr saubere Teakarbeiten mit Leibung sowie eine acht Zentimeter hohe Schanz, ebenfalls mit Massivholz belegt.

Über den angebotenen Platz muss man sich freuen: Die Laufdecks sind gut begehbar, die Cockpitbänke mit einer Länge >



Gelungene Pantry. Mittige Waschbecken und viel Stauraum im Durchgang

Helles Interieur. Trotz des klassischen Ausbaus wirkt der Salon freundlich



MESSWERTE

Segelleistungen ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 43 Grad)	5,5 kn
60 Grad Windeinfall	6,3 kn
90 Grad (mit Gennaker)	6,9 kn
130 Grad (mit Gennaker)	6,5 kn

Windgeschwindigk.: 6 bis 8 kn (3 Bft.),
Wellenhöhe: 0,0 Meter

Potenzial

STZ ¹	4,5
------------------	-----

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0
Die Segeltragezahl ist für eine Mittelcockpitjacht recht hoch und erklärt die untypisch gute Leichtwind-Performance

Kojenmaße

Vorschiff	2,10 x 1,70/0,40 m
Salon Stb.	2,18 x 0,60 m
Salon Bb.	2,10 x 0,60 m
Achtern	2,03 x 1,53/1,00 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

Stehhöhe

Vorschiff	1,90 m
Salon	1,91–1,95 m
Nasszelle vorn/achtern	1,93/1,83 m
Achtern	1,83 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

Stauraum

Vorschiff	860 l
Salon/Pantry/Navit	1770 l
Achternkabine	1020 l
Backskisten	2260 l

Knapp Durchschnitt Komfortabel

Schalldruck

Plicht	71 dB(A)
Kajüte	71 dB(A)
Achternkabine	72 dB(A)
Vorschiff	69 dB(A)

Leise Normal Laut
Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstzahl): 7,5 kn, 2400 min⁻¹

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur ... Karl-Johan Stråhlmann
CE-Entwurfskategorie ... A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge) 12,50 m
Gesamtlänge 13,00 m
LWL (Wasserlinienlänge) 11,20 m
Breite 3,92 m
Tiefgang 2,00 m
Theor. Rumpfgeschw. 8,13 kn
Gewicht 10,5 t
Ballast/-anteil 3,9 t/37 %
Masthöhe über Wasserlinie 19,10 m
Großsegel 47,0 m²
Rollgenaua (135 %) 49,0 m²
Maschine (Volvo) 39 kW/53 PS
Kraftstofftank Edelstahl, 300 l
Frischwassertank Edelstahl, 310 l
Fäkalientank Edelstahl, 2 x 70 l

Rumpf- und Decksbauweise

Handauflegeverfahren. Rumpf Sandwich mit Balsaholzkern, Vinylesterharz in den äußeren Lagen. Deck Balsahol- und Schaum-Sandwich. Verbindungen Deck-Rumpf und Schotten laminiert

Yacht-BEWERTUNG

Die Saare 41 segelt agil, ist bestens bedienbar, gut gebaut, hochwertig ausgestattet und lässt sich den eigenen Wünschen anpassen. Das alles und mehr macht sie zum Geheimtipp

Konstruktion und Konzept

- + Modernes Design
- + Klare Ausrichtung
- + Individualisierbarkeit

Segelleistung und Trimm

- + Agil auch schon bei wenig Wind
- + Kleiner Wendewinkel
- + Einhandtauglich, gutes Layout

Wohnen und Ausbauqualität

- + Saubere Holz- und GFK-Arbeiten
- + Sehr viel Stauraum
- + Diverse praxiserichte Lösungen
- Achtere Dusche nicht separiert

Ausrüstung und Technik

- + Hohe Standardausrüstung
- + Sehr solide Bauweise

AUSSTATTUNG UND PREISE

inkl. MwSt.

Grundpreis ab Wert 318 800 Euro
Standardausrüstung²: Motor, Schoten, Reling, Positions-Laternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Segelkleid, Anker/Kette, Fender, Festmacher, Feuerlöscher, E-Kühlfach, Antifouling, Fäkalientank mit Abs. ... **inkl.**
Segel (Groß u. Genua) 7217 Euro
Segelkleid 620 Euro
Anker, Kette, Festm./Fend. 947 Euro
Segelklare Übergabe 2349 Euro
Preis segelfertig² 329 933 Euro

Darüber hinaus im Preis enthalten

Versenkte Rollreffanlage, Teakdeck komplett, Scheuerleiste mit Stahl-schutz, AGM-Batterien, LED-Posis
Generelle Garantie 2 Jahre
Garantie gegen Osmose 5 Jahre

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt{VS^2/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) ² Gemäß YACHT-Definition

Aufpreis für Komfort-Ausstattung²

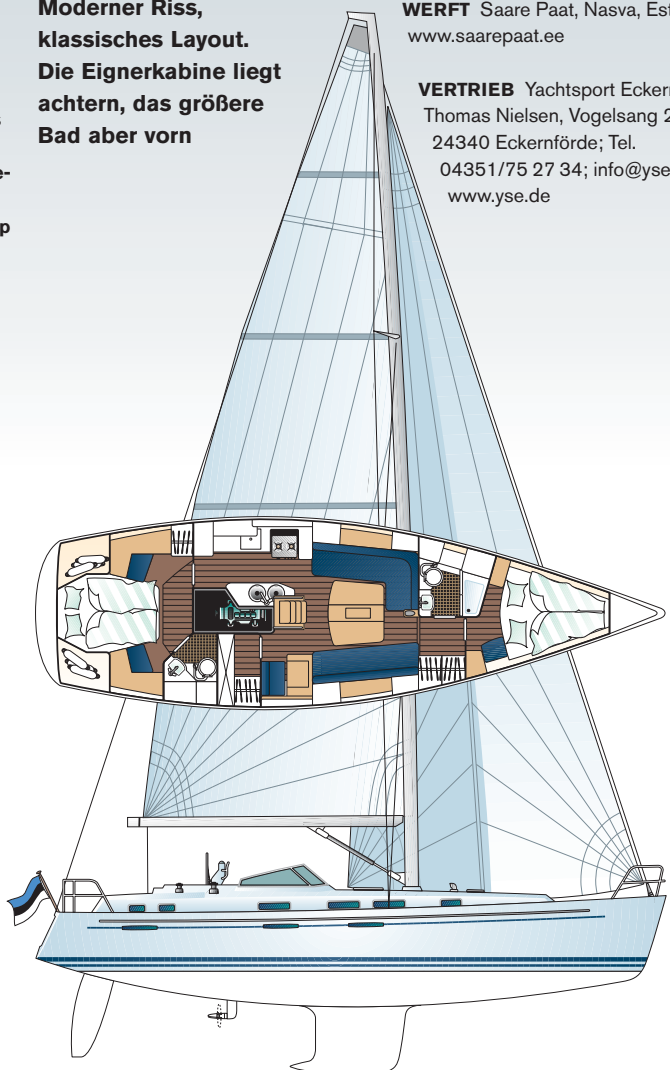
Leinenverstellb. Holeyunkte inkl.
Traveller mit Leinenführung inkl.
Elektrische Ankerwinch inkl.
Rohrkicker inkl.
Achterstagspanner inkl.
Springklampen inkl.
Sprayhood inkl.
Teak im Cockpit inkl.
UKW-Funkgerät 587 Euro
Logge und Echlot inkl.
Windmessanlage 1336 Euro
Autopilot 5313 Euro
Ladegerät inkl.
Landanschl. m. FI-Schalter inkl.
230-Volt-Steckdose (eine) inkl.
12-Volt-Steckd. in der Navi inkl.
Heizung inkl.
Druckwassersystem inkl.
Warmwasser-Boiler inkl.
Dusche WC-Raum inkl.
Cockpitdusche 481 Euro

Komfortpreis² (inklusive YACHT-Komfort-Paket oben) 337 650 Euro

Moderner Riss, klassisches Layout. Die Eigenerkabine liegt achtern, das größere Bad aber vorn

WERFT Saare Paat, Nasva, Estland; www.saarepaat.ee

VERTRIEB Yachtsport Eckernförde, Thomas Nielsen, Vogelsang 20, 24340 Eckernförde; Tel. 04351/75 27 34; info@yse.de, www.yse.de



Die **Individualisierbarkeit** ist neben der hohen Qualität die größte Stärke des Schiffs



Gutes Detail. Der Hocker schützt die Lüfter und dient als Tritt oder Sitz



Überfällige Maßnahme. Der Lazybag lässt sich aufrollen und fixieren



Immer vor Ort. Das flache Steckschott wird zum Öffnen heruntergeklappt

Davon gibt es genug: Platz, Stauraum und Gute Ideen

von 1,88 Metern ordentlich bemessen, und die Decksfläche achterlich des Heckkabinen-Aufbaus ist immerhin 3,00 Meter breit und 0,75 Meter tief.

Von außen betrachtet fallen die flachen Rumpffenster auf, drei pro Seite. Die Scheuerleisten sind in den Rumpf eingeformt und mit Leisten aus rostfreiem Stahl armiert.

Aufwändig gebaut, gut gefinished

Unter Deck gibt es zum Boot passenden Mainstream ohne krampfhaften Modernisierungsversuch. Der Ausbau in Sapeli-Mahagoni gibt sich typisch skandinavisch, die Nachbarschaft zu Finnland und die geistige Nähe zeigen sich. Zwar schaufeln weiße Außenhautflächen, besagte Rumpffenster, viele aufklappbare Aufbaufenster und Decksluken reichlich Licht ins Innere. Aber der Ausbau bleibt in seiner Gestaltung klassisch.

Die Holzarbeiten sind vom Feinsten. Sogar verdeckte Kanten wurden nicht nur an-, sondern rundgeschliffen und versiegelt, die Spaltmaße sind klein, das Finish ist gediegen. Lamellierte Einfassungen und Rahmen

sind solide, vertrauenerweckend, durabel. Aber auch im Ausbau hat die Werft auf Gewicht geachtet: Türen und Klappen sowie die Schotten bestehen aus Schaum-Sandwich, das dick überfurniert wurde. Dadurch ist es leicht und verzieht sich nicht. Des Weiteren wurden die Tanks zentral in den Salon eingebaut.

Viel Wert legten Konstrukteur Strähmann und die Werft auf ein festes Schiff. Die Bodengruppe besteht aus GFK, das mit aufwändigen Winkellaminaten untrennbar mit dem Rumpf verbunden wurde. Die Fächer sind klein, die Bodenwrangen hoch. Noch mehr Steifigkeit bezieht das Boot aus niedrigen Schotts in Längsrichtung, die auch als Basis beispielsweise für die Salonsofas dienen. Sie sind wiederum mit Holzplatten verkleidet. Die Deck-Rumpf-Verbindung ist über weite Teile geklebt und laminiert. Der Rumpf entsteht aus Balsaholz-Sandwich, das Deck in seinen waagerechten Partien ebenfalls. Insgesamt: eine Bauweise, die Festigkeit, Beständigkeit und leistungsfördernde Gewichtsersparnis verspricht.

Individuelle Lösungen, klare Linien

Das Layout sieht den idealtypischen Innenausbau einer Mittelcockpitjacht vor: Gäste-kammer mit eigenem WC (und abgeteilter Dusche) vorn, Salon mit Navigation, die Pantry im Durchgang nach achtern und dort die Achterkammer über die volle Breite mit Inselbett und eigener Nasszelle.

Besonderheiten auf der Saare 41: Achterlich der Navigation ist ein großer, ebenfalls vom Cockpit aus zugänglicher Geräte-raum eingebaut. Da kann eine Waschmaschine nebst Tümmler untergebracht werden, eine Werkstatt oder ein beheizbarer Trockenschrank. Beispielsweise. Ein Generator ließe sich noch im üppigen Maschinenraum integrieren. In der Pantry sind die beiden tiefen und großen Waschbecken mittig in Motornähe installiert. Dort kann Wasser selbst bei Lage auf jedem Bug ablaufen. Die Seewasserpumpe fördert bei einem Ausfall der elektrischen Anlage auch Frischwasser. Lösungen, die aus der Praxis kommen, bootsbauerische Tugenden, die fast schon ausgestorben sind. ▷



Abgeteilte Dusche. Die Trenntür im Bad vorn könnte jedoch höher sein



Platz im Überfluss. Der Technikraum kann eine Waschmaschine aufnehmen



Echte Bilge. Im Kielstummel kann sich eingedrungenes Wasser sammeln

Dazu gehört auch die wohl durchdachte Bilge: Mit dem in der Rumpfform laminierten Kielstummel lässt sich die Kielrinne aus Blei plan und kraftschlüssig unterbolzen. Es entsteht ein tiefer Sumpf, der Wasser dort sammelt, wo es gut abgepumpt werden kann. Zu den seglerisch erfreulichen Details gesellt sich ein menschliches: Der Sumpf nimmt locker zwei Paletten Getränke auf. Der übrige Raum unter den Bodenbrettern ist ebenfalls so tief, dass er sich gut zum Stauen von unempfindlichen oder gut verpackten Dingen nutzen lässt. Eine Kehrseite gibt es nicht. Die Stehhöhen sind ausreichend bemessen: Mindestens 1,90 Meter sind es im Salon, Vorschiff und vorderen WC. Die Pantry bietet immer noch 1,89 Meter, die Achterkammer 1,83 Meter.

Letztgenannte überzeugt mit einem großen Inselbett, das 2,03 Meter in der Länge und auf Schulterhöhe 1,53 Meter misst. Die Breite lässt sich nach Wunsch sogar noch variieren, wie auch andere Einbauten hinsichtlich Abmessungen oder Holzsorte veränderbar sind. Mit dieser Flexibilität bietet Saare Paat einen echten Vorteil gegenüber so manchem Wettbewerber.

Fairer Preis, beste Ausstattung

Kurzum: Die Saare mag ein neues Produkt aus unbekannter Fertigung sein. Die durch die Arbeit für FinnGulf gesammelten Erfahrungen katapultieren Saare Paat jedoch sofort in die erste Liga und machen das Boot zu einer spannenden Alternative. Zumal der Preis (segelfertig nach YACHT-Definition) von 329 933 Euro relativ günstig ist. Besonders angesichts der Tatsache, dass Teakdeck, AGM-Batterien, LED-Positionslichter, Achterstagspanner und sogar eine Heizung serienmäßig an Bord sind und dass eben Sonderwünsche des Eigners berücksichtigt werden. Insgesamt: Der Markt der robusten, gut gebauten und wertigen Mittelcockpityachten ist mit der Saare 41 um einen agil segelnden Typ reicher geworden.

Fridtjof Gunkel

hanseboot: Halle A1, Stand 301

Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus weitere Infos im Internet: www.yacht.de/test



Inselfertigung auf der Insel. Saare Paat baut nicht am Fließband, sondern stationär. Das Deck der neuen Yacht wird komplett bestückt, bevor es auf den Rumpf kommt

Werft mit Visionen

Vom Test in der ehemaligen Hansestadt Tallinn zur Werft. 225 Kilometer durch Wälder, vorbei an Sümpfen, Feldern und Wiesen, dann per Fähre und Brücke auf die größte Insel des Landes: Saaremaa, was übersetzt pragmatisch-simpel nicht mehr als „Inseland“ bedeutet. Das war zur Zeit der Sowjetunion militärische Zone. Erst 1994, drei Jahre nach der Unabhängigkeitserklärung, verschwanden die letzten russischen Besatzer und hinterließen Gebäude, die der lokalen Industrie zugute kamen.

Saaremaa, das frühere Ösel, gilt als das Orust des Baltikums. Wie auf der westschwedischen Schäreninsel, wo Hallberg-Rassy, Najad und Co. schaffen, bildet das 2700 Quadratkilometer große estnische Eiland zwischen der Nördlichen Ostsee und dem Rigaischen Meerbusen die Hochburg des baltischen Bootsbaus. Zehn Werften gibt es auf Saaremaa, die partiell für skandinavische

Edelbetriebe Teile oder ganze Schiffe liefern. Zulieferer und Formenbauer komplettieren die Leistungsfähigkeit der lokalen Bootsbauindustrie.

Niedrige Kosten, hohe Qualität

Ein ockerfarbener, rund 3000 Quadratmeter großer Zweckbau mit genügend Expansionsfläche rundherum zwischen kleineren Industriebetrieben bildet Saare Paat, was ganz schmucklos „Insel-Werft“ heißt. Am Mast auf dem Parkplatz weht keine Gastflagge, so wie andere Werften zuweilen ihre Besucher begrüßen. Hier zählen offensichtlich innere Werte und Fakten statt des schönen Scheins. Erst wird ein Boot gebaut, dann irgendwann für das Produkt geworben.

47 Menschen, vornehmlich estnischer Herkunft, arbeiten auf der Werft. Die Bootsbauerstunde kostet etwa ein Fünftel von denen in Schweden oder Finnland. Standortvorteile durch weniger harte Umweltauflagen? Fehlanzeige, beispielsweise eine Absauganlage gibt es auch hier, und der gleichzeitige Besuch von Mitarbeitern des Umweltamtes spricht für sich.

Baunummer 2 für die hanseboot ist in Arbeit. Das Deck wird mit Beschlägen ausgestattet und liegt neben dem Rumpf. Der befindet sich im Endstadium des Ausbaus. Es gibt kein Förderband wie auf Großserienwerften, keinen Takt. Das Boot bleibt am Platz bis zuletzt: Inselfertigung.

Zeitweise wuseln bis zu acht Werftarbeiter – allein in der Achterkammer. Da werden



Ambitioniertes Trio. CEO Sääsik, Konstrukteur Strähmann, Händler Nielsen



Vor Ort. Die Einbauten entstehen im Schiff, nicht als zeitsparende Module



Viel Handarbeit. Hier werden Holzstreifen zu Abschlusskanten lamelliert



Gut in Form. Die Negativschale einer Finngulf 33 wird penibel vorbereitet

Der estnische Hersteller Saare Paat fertigt wie die skandinavischen Nachbarn. Nicht der Zeittakt entscheidet, sondern die Qualität des Produkts

die Schotten für die Ruderwelle anlaminiert, dort Topcoat gestrichen, weiter hinten ein Kabelbaum verlegt und Möbel angepasst. Das Erstaunliche: Niemand steht dem anderen im Weg, alles wirkt extrem fokussiert, gründlich, gewissenhaft. Der Spiegel entsteht unabhängig von Deck und Rumpf als eigenes Formteil und ist bereits am Heck festlaminiert. Ein Bootbauer schleift gerade die Naht aus Gelcoat zu einem sauberen, hochglänzenden Übergang. Nirgends eine Gummikante, die einen hässlichen Flansch verdeckt und als kostenloser Aufprallschutz mitverkauft wird.

Der Rumpf sieht makellos aus, kein Gelege, kein Roving, der sich unter dem Gelcoat abzeichnet. Die erste Schicht des Unterwasserschiffs ist mit pigmentlosem, klarem Gelcoat entstanden. Das gilt als resistenter gegen Osmose und ermöglicht der Werft eine Sichtkontrolle, um nach Lufteinschlüssen zu fahnden. In den ersten Lagen verwendet Saare Paat Vinylesterharz, was ebenfalls als guter Schutz vor der Bläschenkrankheit gilt. Als qualitativ hochwertig zeigen sich auch sämtliche Befestigungen der tragenden Teile im Schiff: Die Winkellamine sind großzügig dimensioniert und verteilt.

Holzteile entstehen fast komplett in Eigenarbeit. Man setzt auf lamellierte Umleimer einerseits und Flächen aus Schaum und Furnier andererseits. Türen und Klappen fallen dadurch leicht aus und können sich nicht verziehen. Die Holzteile werden siebenfach lackiert und zwischengeschliffen. Die Werft

wirkt nicht sauberer oder dreckiger als andere auch. Archaische, selbstgefertigte Werkzeuge wie beispielsweise die Pressen für die Lamellierarbeiten koexistieren neben modernen Investments wie Zuschnittstischen und Fräsen.

Ein Blick ins Materiallager zeigt dieselben Lieferanten wie bei den meisten renommierten Herstellern: Harken, Lewmar, Jabsco, Spinlock, beispielsweise.

Wie das Land, so die Werft: Man gibt sich bescheiden, lebt aber Aufbruchstimmung. Tradition und Geschichte sowie die Besinnung darauf gibt es, aber der Blick ist nach vorn gerichtet und auf Wachstum. Estland

Boote, Steine, Algen

Die Werft Saare Paat gehört zu 81 Prozent der Holding Saare Kalur. Die wurde schon 1991 im Jahr der Unabhängigkeitserklärung des Landes gegründet. Ziel war, die Fischerei-Genossenschaft zu reorganisieren. Heute besteht die Gruppe aus drei Spezialbetrieben. Neben der Werft zählt mit Reval Stone ein Steinbruch zum Unternehmen. Drittes Mitglied ist Est-Agar, das Agar-Agar produziert. Das aus Algen gewonnene Naturprodukt wird als pflanzliches Binde- und Gelmittel eingesetzt. Saare Paat trug mit annähernd zwei Millionen Euro Umsatz rund ein Drittel zum Geschäft der Gruppe bei.

www.saarekalur.ee

hat eine der sich am stärksten entwickelnden Volkswirtschaften Europas.

Der Drang nach oben ist auf der Werft ebenfalls zu spüren, auch wenn man mit beiden Beinen auf dem Boden bleibt. „Das Orust von Estland? Nein, so weit sind wir hier noch nicht“, bemerkt Geschäftsführer Peeter Säask in seinem schmucklosen Büro. Der Staub am Jackett dokumentiert, dass der Mann Nähe zum Produkt hat und die Wege kurz sind. Auch hier Symbole und Tools des aufstrebenden, jungen EU-Mitglieds. Modernster Laptop, Skype-Headset und ein oft klingelndes Handy sind die Arbeitsmittel in diesem Büro wie im übrigen Land auch, wo längst Bus oder Parkgebühren per Mobiltelefon bezahlt werden und wo der Staat freien Internet-Zugang garantiert.

Die Einführung einer eigenen Marke sei wichtig, betont der CEO weiter. „Dass wir es können, haben wir bei Finngulf bewiesen. Jetzt müssen wir es aber schaffen, die Eigenkreationen bekannt zu machen.“ Weitere Typen sollen folgen, ein größerer und ein kleinerer. Das Team sei eingespielt, und mit Karl-Johan Stråhlmann habe man einen guten, bewährten Designer, der sich nicht auf Kompromisse einlasse.

„Wir werden uns erst mal auf den Ostseeraum und den Eignermarkt fokussieren“, so Säask. Da kenne man sich aus, und große Stückzahlen seien ohnehin nicht das Ziel. Das würde zudem die Stärke der Werft schwächen, Semi-Einzelbauten anbieten zu können.