



VINDÖ — Kreuzer aus Schweden



VINDÖ 30

L. ü. A.	9,10 m
L. W.	7,10 m
B. ü. A.	2,45 m
Tiefgang	1,30 m
Ballast	1,4 to
Verdrängung	3,4 to
Segelfläche a. W.	30 qm



VINDÖ 22

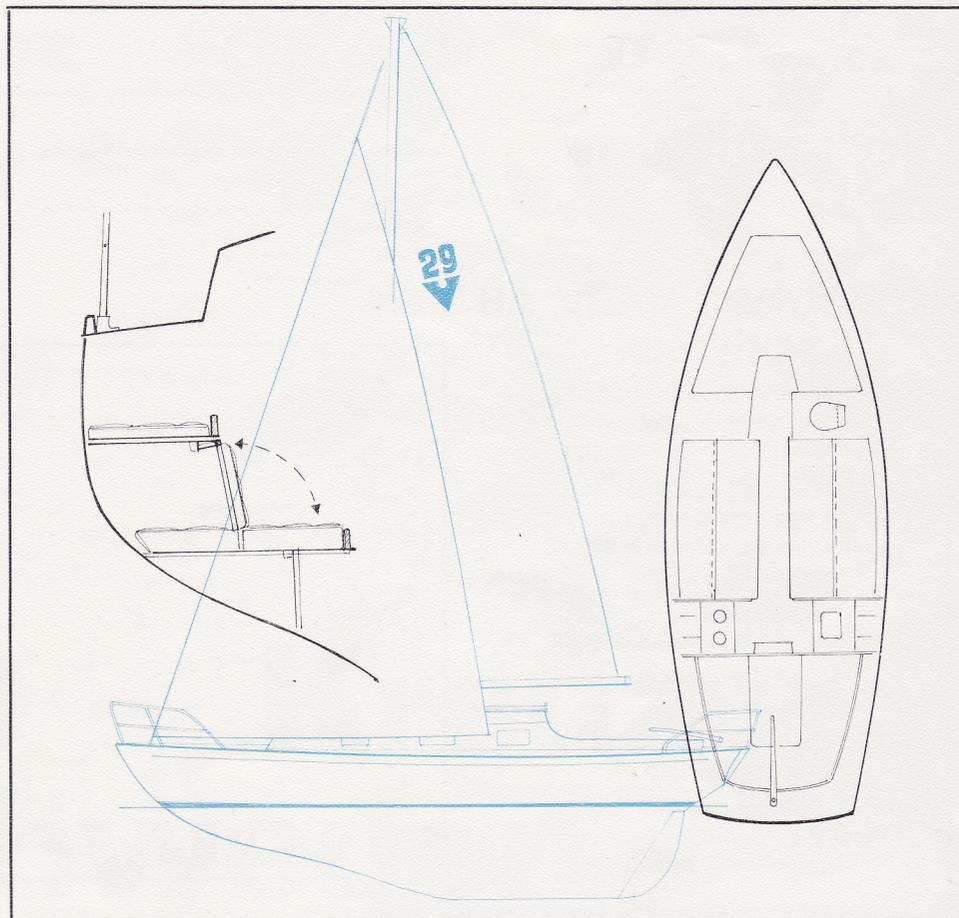
L. ü. A.	7,10 m
L. W.	5,65 m
B. ü. A.	2,15 m
Tiefgang	1,10 m
Ballast	0,7 to
Verdrängung	1,5 to
Segelfläche a. W.	22 qm

VINDÖ 75[□] YAWL



VINDÖ 29

Der neue VINDÖ-29 befindet sich zur Zeit noch in der Planung. Aus dem Entwurf lässt sich entnehmen, dass es ein bequemer Segler - Motorsegler werden wird. Mit der Serienproduktion kann voraussichtlich im Herbst 73 begonnen werden.



Sweboat

Sweboat ist ein Zusammenschluss der bedeutendsten Werften Schwedens. Es wurde geschaffen, um allen Kunden Sicherheit beim Kauf zu geben. Der Kunde soll wissen, dass er nicht nur im Hinblick auf die Qualität einen guten Kauf gemacht hat, sondern er soll auch Kundendienst erhalten. Diese Garantie umfasst das gesamte Boot mit seiner festen Ausrüstung. Ausgenommen sind der Motor, die nautischen Instrumente und Heizanlage, für die der betreffende Hersteller eine besondere Garantie übernimmt. Die Garantiebestimmungen von Sweboat können durch die Werft bezogen werden.



NÖTESUNDS VARV AB SCHWEDEN

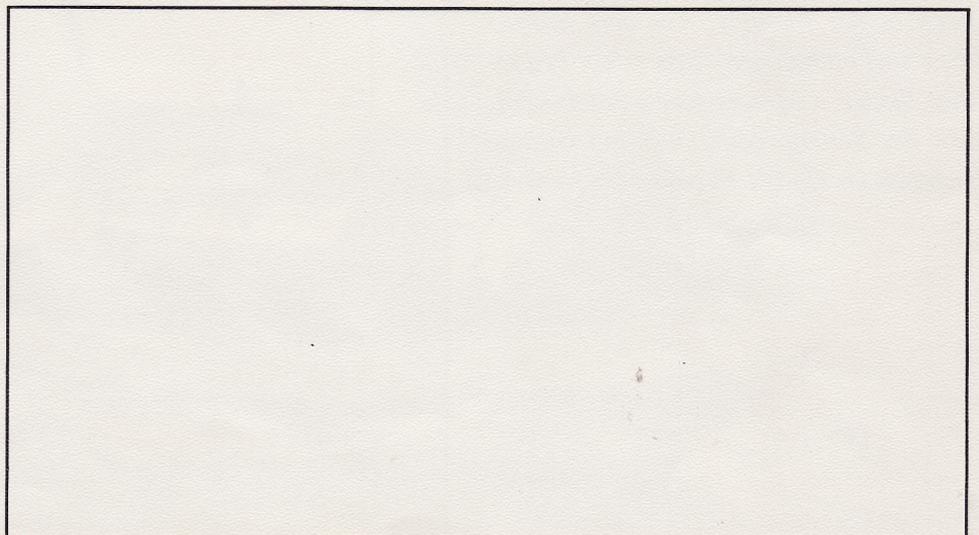
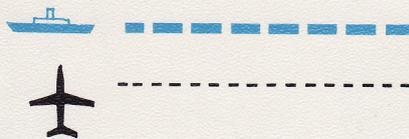
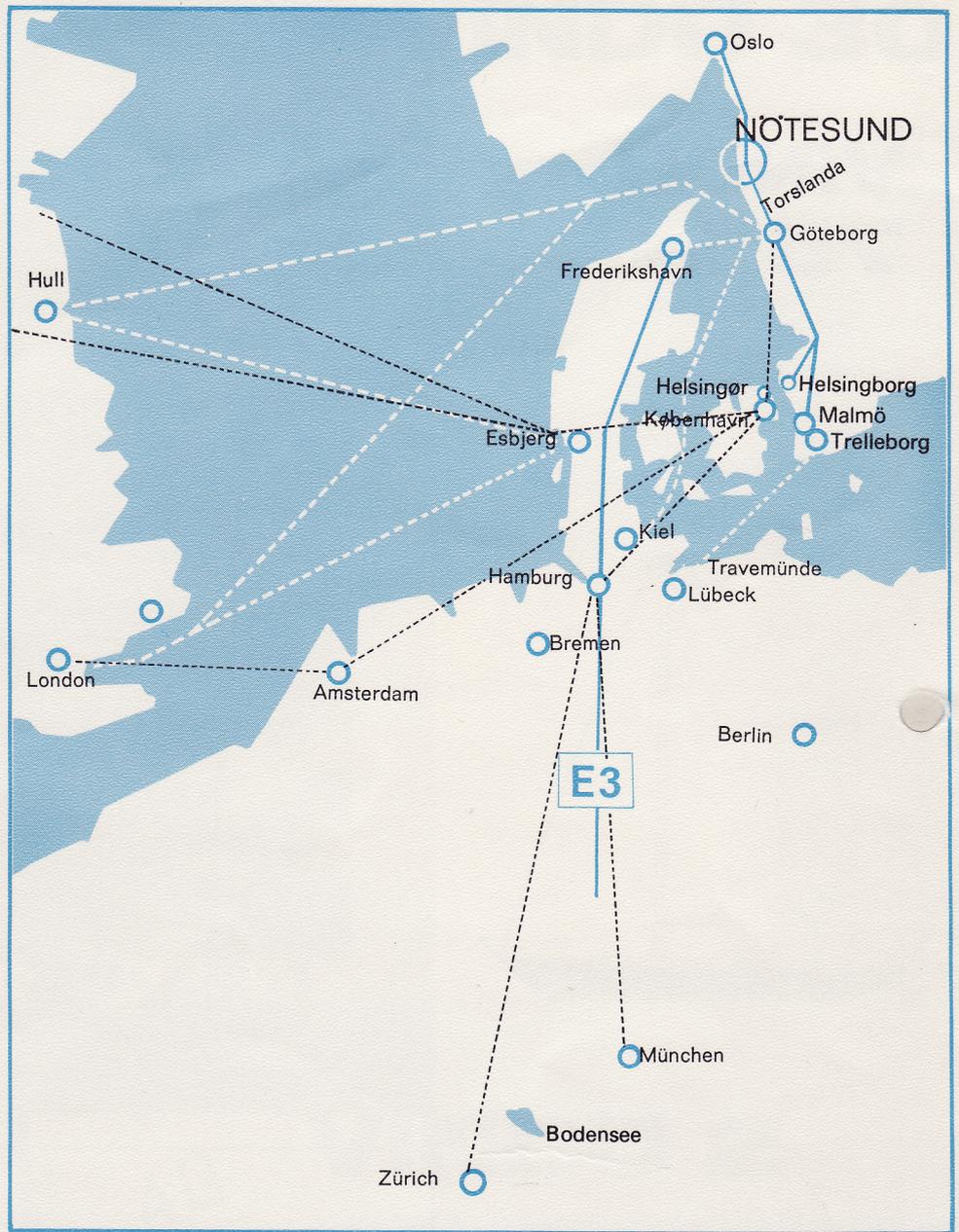
440 90 Henån, Tel. 0304/390 16
Verkaufsbüro Deutschland:
2 Hamburg 52, Wackerweg 6
Telefon 0411/80 39 75

Bezirk München:
 8 München 50, Willstätter Str. 42
 Telefon 0811/812 89 04

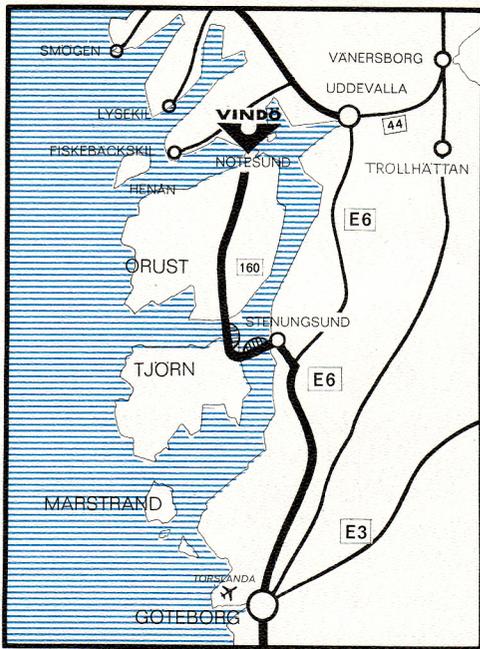
Bizirk Bremen:
 282 Bremen, Am Steindamm 63
 Telefon 0421/63 30 23

Bezirk Lübeck:
 24 Lübeck, Padelügger Weg 41
 Telefon 0451/820 01

Bezirk Berlin:
 1 Berlin 22, Gössweinsteiner Gang 4
 Telefon 0311/369 97 11



1977



Willkommen in Nötesund, wo man Segelboote aus

Die Halbinsel VINDÖ mit der Nötesundswerft bildet die nördlichste Spitze der Insel Orust. Von Süden kommend - von Göteborg - fährt man die Europastrasse 6 Oslo bis zu dem Ort Stora Höga, dort biegt man auf die Landstrasse Nr. 160 ab, die an Stenungsund vorbei, über die hohen Tjörn-Brücken direkt nach Norden bis Henån zur Nötesundswerft führt. Die Werft ist leicht zu finden, sie liegt direkt unter der Brücke zum Festland - ein Schild an der linken Strassenseite zeigt den Weg.

Kommt man mit dem Auto von Osten z. B. von Stockholm, ist zu empfehlen die Landstrasse Nr 44 südlich um den See Vänern über Lidköping, Vänersborg und Uddevalla zu benutzen. Von Uddevalla folgt man der E 6 weitere 8 Km in Richtung Oslo und biegt dann auf die Strasse nach Fiskebäckskil ab. Nach ca 10 Km erreicht man die Landstrasse Nr 160, der man in Richtung Süden nach Orust und Nötesund folgt.

Man kann die Werft auch auf dem Seeweg zwischen den Inseln Tjörn/Orust und dem Festland oder von See durch die beiden Einlaufpforten Nordströmmar und Ellösfjord erreichen.

Nirgendwo in Schweden liegen die Yachtwerften so dicht bei einander wie auf der Insel Orust. Der Bootsbau hat dort alte Traditionen. Aber auch daran ist die neue Zeit nicht spurlos vorbeigegangen. Die Zeit des Glasfibrerkunststoffes ist gekommen. Die alte Generation der Holzbootbauer legt nach und nach ihre Werften nieder und besonders die kleineren Familienbetriebe, in denen seit Generationen der Vater sein handwerkliches Können auf den Sohn vererbt hatte, können nicht mehr existieren. Nur wenigen ist die Umstellung auf das neue Material gelungen. Zu diesen wenigen gehört auch Nötesunds Werft, die bereits 1965 auf den Bau von Glasfibrerbooten umgestellt hat. Aus einer mittelgrossen Werft für Holzboote ist eine moderne Industrieanlage für Glasfibrerboote geworden.

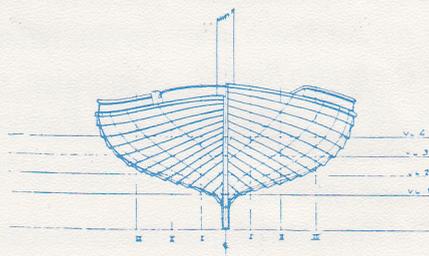
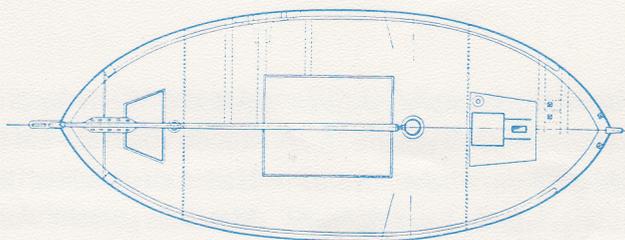
Trotz des neuen Materials werden auf Nötesunds Werft nach wie vor grösstenteils Segelboote gebaut. Insofern ist man der alten Tradition treu geblieben. Trotzdem besitzt die Werft auch im Motorbootbau grosse Erfahrungen. So wurden während des Krieges zahlreiche Lots- und Rettungsboote und nach dem Kriege auch grosse Motoryachten gebaut.

Das Herstellungsprogramm umfasste viele reinrassige Regattaboote wie 22 m² und 30 m² Schärenkreuzer. In diese Reihe gehört auch das berühmteste von allen - der Gewinner des Goldpokals in der 5,5 Meterklasse „NOVA“, konstruiert von Einar Ohlson. Es sind die Segler für die Hochseeregatten und über lange Distanzen, die den Ruf der Werft weit über Schwedens Grenzen getragen haben.

International bekannte Konstrukteure wie Robert Clark, Illingworth & Primrose, Laurin, Becker - alle haben sie erlebt, wie ihre Schöpfungen auf Nötesunds Werft Wirklichkeit wurden. Die Expansion der Werft in den letzten Jahren hat unter anderem ihre Ursache darin, dass man rechtzeitig erkannte, dass die Nachfrage auf grössere Boote, zugeschnitten auf das Segeln auf offener See, wachsen würde. Der Gründer der Werft, Carl Anderson, nutzte seine grosse Erfahrung im Bau von Folkebooten und entwarf 1961 den Kreuzer VINDÖ 28. Der Entwurf hatte die Grundidee des Folkebootes zum Vorbild, das Boot war aber erheblich grösser, hatte selbstlenzende Pflicht und der Rumpf war Karweel gebaut.



Tradition baut

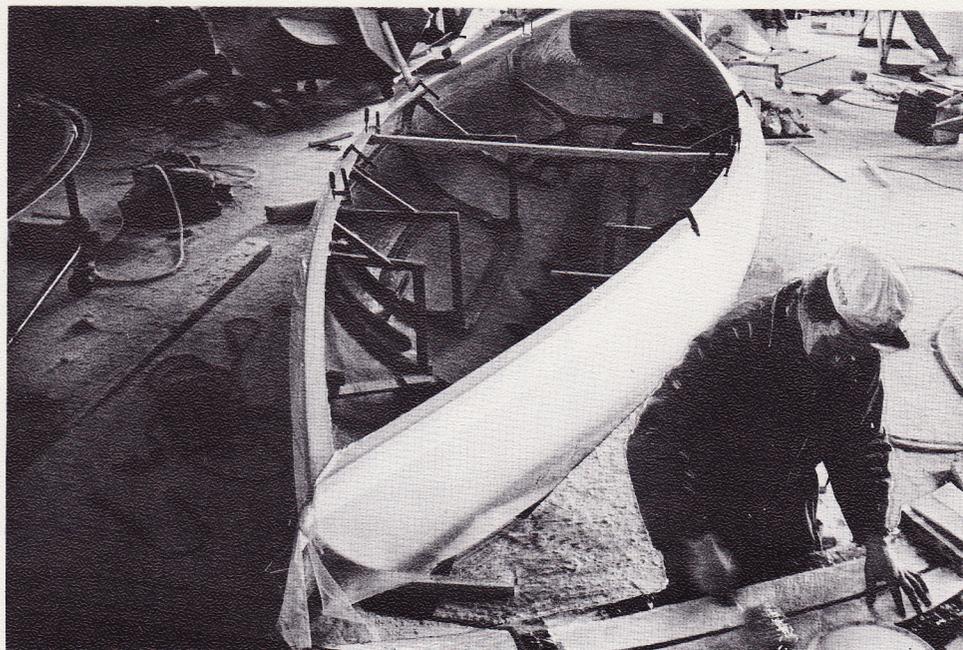


Auch vor 1926, dem Gründungsjahr der Nötesundswerft, baute die Familie Andersson schon Boote. Es waren jedoch andere Bootstypen als heute. Meistens wurden Fischerboote, wie sie die obigen Bilder zeigen, gebaut. Sie waren etwa 35-50 Fuss lang und wurden für die Hochseefischerei in der Nordsee und im Skagerrak benutzt. Das Baumaterial war Eiche, die Bauzeit betrug etwa 2 - 3 Monate. Alle diese Boote führten Kutterrigg und bekamen später Maschinenantrieb.

VINDÖ 28 wurde ein unmittelbarer Erfolg und bedeutete den Anfang einer neuen Epoche für die Werft. Es folgten dann als Neukonstruktionen der VINDÖ 30 und der kleinere VINDÖ 22. 1968 entwarf Carl Anderson den VINDÖ 50 und zwei Jahre später den VINDÖ 40-Boote, die offensichtlich den Wünschen des Kundenkreises entgegenkommen.

Trotz dieser Entwicklung in Richtung auf die grossen Bootstypen wird Nötesundswerft seinen alten Kundenkreis für die mittelgrossen Boote nicht enttäuschen. 1973 wird ein völlig neuer VINDÖ von ca 8,8 m Länge herauskommen. Das neue Boot wird natürlich alle die Eigenschaften in sich vereinigen, die die VINDÖ-Kreuzer so beliebt gemacht haben. Die Entwicklung der Werft ist eine Folge seiner Zielsetzung - Boote zu schaffen, wie sie sich die Segler auf der ganzen Welt wünschen.

Der Rumpfbau, die Grundlage für den Bootsbau

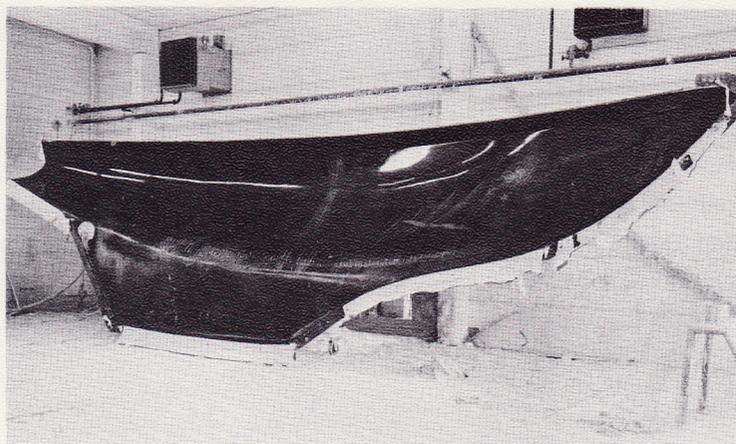


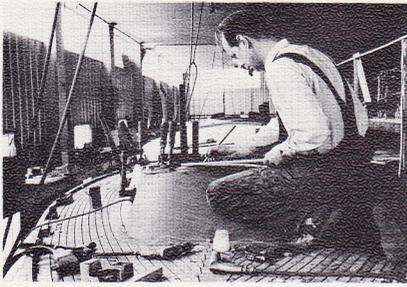
Die Form für den Plastikrumpf wird durch erfahrene Handwerker der Werft aus Holz gebaut. Von dieser Form wird mit Kunststoff ein Abguss gemacht; einer für jede Rumpfhälfte. Diese sogenannte negative Form wird sehr sorgfältig fein geschliffen. Dies ist entscheidend für das Finish des fertigen Bootskörpers. Die beiden Rumpfhälften werden dann zusammengefügt. Stärke und Dichte liegen über den geforderten Materialvorschriften und garantieren Sicherheit und Zuverlässigkeit. Der fertige Rumpf wird auf Transportschlitten zur Montagehalle gebracht, wo die Rumpfversteifung, Anschlagwinkel für die Schotten und das Motorfundament eingebaut werden. Danach wird das Deck aufgesetzt.

Als die Werft in Nötesund Anfang der sechziger Jahre in ihrer Serienfabrikation von Holz- auf Plastikrumpfe umstellte, ergaben sich neue Probleme. Es galt Hallen zu erstellen, die den Forderungen für eine perfekte Behandlung des neuen Materials gerecht wurden.

Allein für den Rumpfbau wurde eine besondere Werfthalle gebaut, um Räume für eine rationelle Fertigung mit gleichbleibender Temperatur und bestmöglicher Ventilation, unabhängig von der Jahreszeit, zu erhalten. Es gelang auch qualifizierte Fachleute einzustellen; eine der wichtigsten Voraussetzungen für erstklassige Arbeit.

Die beiden international bekanntesten Klassifizierungsgesellschaften, Lloyds und die norwegische Veritas, stellen hohe Anforderungen für Material und Fertigungsmethode. Die Werft hat sich jedoch nicht damit zufrieden gegeben, diese nur zu erfüllen. Jeder VINDÖ-Kreuzer ist nach den höchsten Anforderungen dieser Gesellschaften gebaut und überschreitet, besonders in der Rumpfkonstruktion, die empfohlenen Dimensionen. Es wäre nicht notwendig gewesen, aber es hat zu der Tatsache geführt, dass der VINDÖ-Kreuzer zu einer der solidesten und sichersten Yachten geworden ist, die heute gebaut werden.





Gedigenes Handwerk – eine Voraussetzung

Die VINDÖ-Kreuzer wurden anfangs in Holz gebaut. Der Handwerkerstamm aus dieser Zeit ist immer noch bei der Werft beschäftigt. Das ist auch der Grund, weshalb Nötesundswerft zu den wenigen wirklich international anerkannten Segelbootproduzenten zu rechnen ist, die ihren Booten das Beste geben kann, was alte Erfahrung und moderner Fortschritt zu bieten hat. Glasfaser-verstärkter Kunststoff und Holz ergeben ein starkes und sicheres Boot.



Rein äusserlich gesehen überwiegt beim VINDÖ-Kreuzer die Holzkonstruktion, und dies nicht nur wegen des schönen Aussehens. Das Teakdeck ist Standardausführung und bis heute hat noch niemand etwas besseres als Deckbelag gefunden. Für geringe Mehrkosten wird auch Teakbelag auf dem Kajütdach geliefert. Die aufbauten werden aus erstklassigen, aussortierten Hölzern gebaut. Trotzdem muss der Käufer für einen VINDÖ-Kreuzer nicht mehr bezahlen als für ein Boot jeder anderen vergleichbaren Klasse.

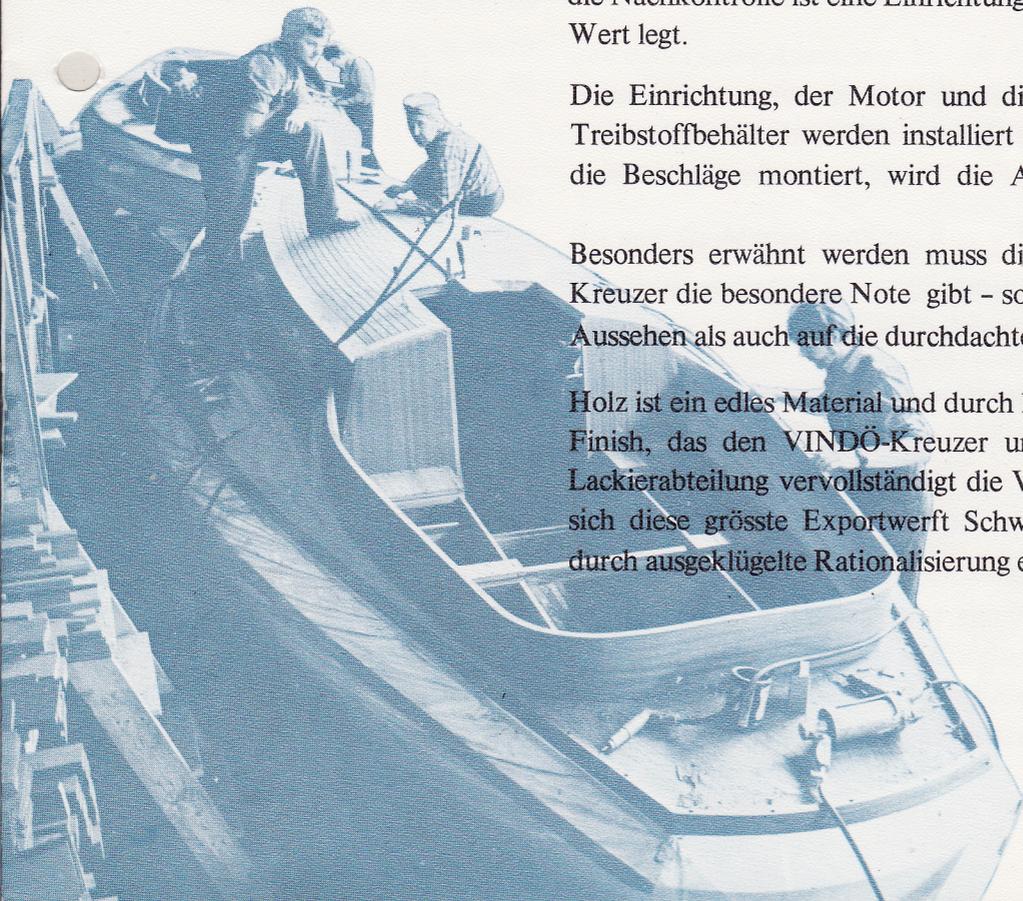
Die VINDÖ-Kreuzer werden nach dem laufenden Bandprinzip gefertigt. Diese Methode garantiert dem Käufer ein gleichbleibendes Produkt und erlaubt trotzdem spezielle Wünsche des Kunden.

Kein zweitklassiges Material entgeht den peinlich genauen Kontrollen. Besonders die Nachkontrolle ist eine Einrichtung, auf die man bei Nötesundswerft grössten Wert legt.

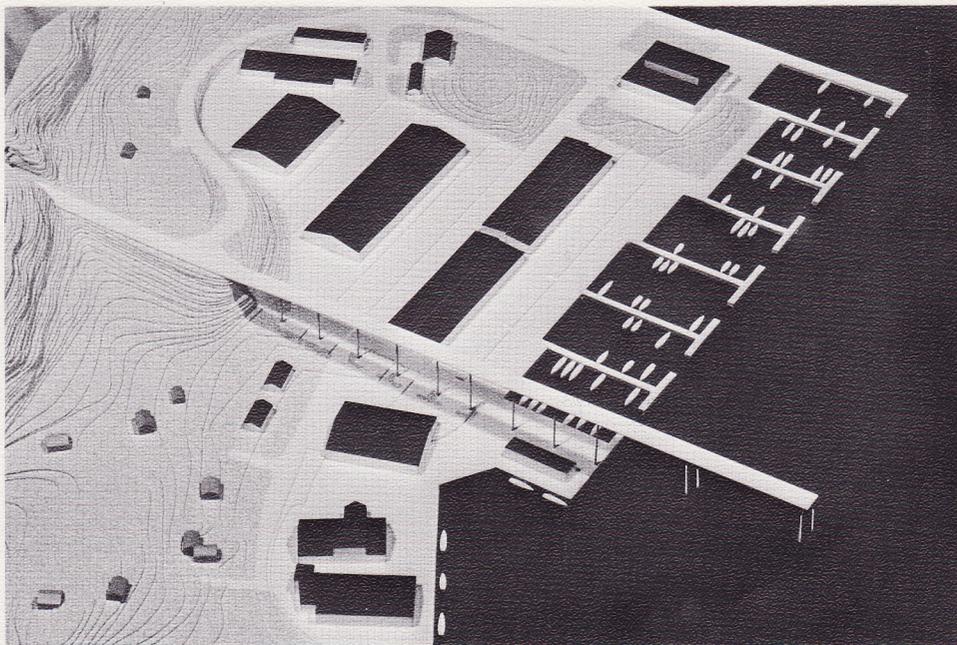
Die Einrichtung, der Motor und die sanitären Anlagen sowie Wasser- und Treibstoffbehälter werden installiert und während man das Deck auflegt und die Beschläge montiert, wird die Arbeit an den Aufbauten abgeschlossen.

Besonders erwähnt werden muss die Inneneinrichtung, die jedem VINDÖ-Kreuzer die besondere Note gibt – sowohl im Hinblick auf das geschmackvolle Aussehen als auch auf die durchdachte und praktische Funktion.

Holz ist ein edles Material und durch liebevolle Handarbeit erreicht es ein hohes Finish, das den VINDÖ-Kreuzer unverkennbar auszeichnet. Eine moderne Lackierabteilung vervollständigt die Verarbeitung. Trotz der Kostenlage kann sich diese grösste Exportwerft Schwedens für Segelboote den hohen Finish durch ausgeklügelte Rationalisierung erlauben.



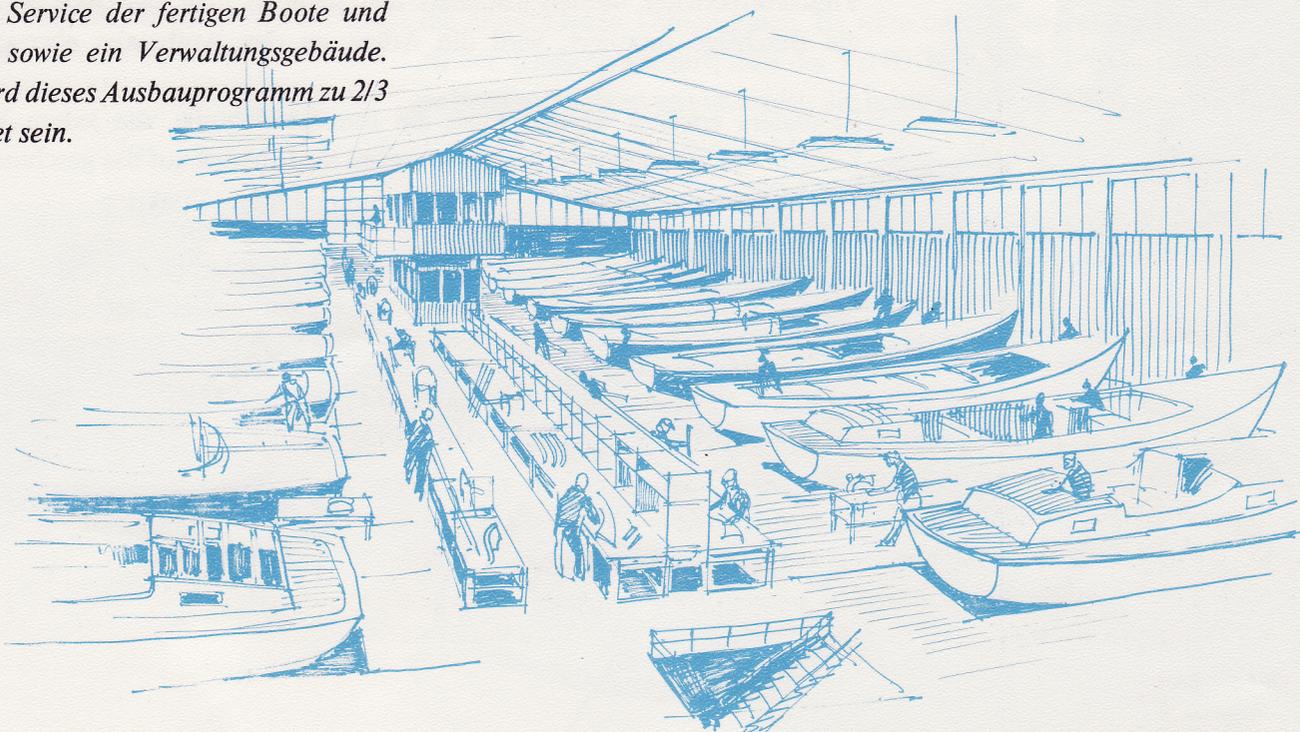
Rationelle Zukunfts- planung



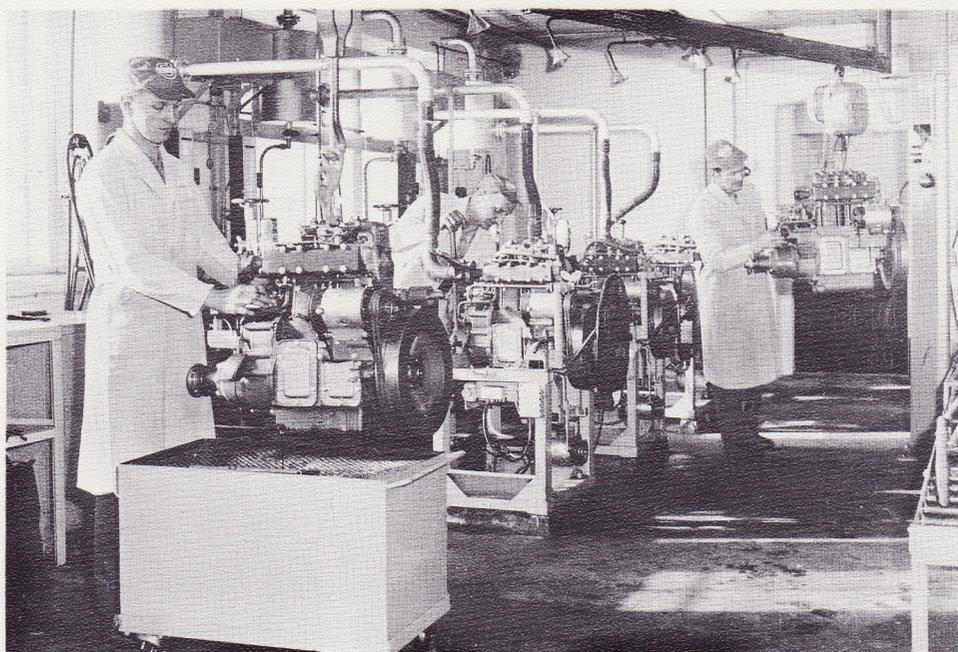
Grosse Serien und eine rationelle Produktion sind der einzige Weg, dem Kunden seinen VINDÖ-Kreuzer zu einem relativ billigen Preis zu liefern. Dementsprechend wird der Ausbau der Werft, der 1965 begonnen wurde und voraussichtlich 1975 abgeschlossen sein wird, Schritt für Schritt Nötesunds Werft vom althergebrachten Werftbetrieb in ein modernes Industrieunternehmen verwandeln. Nach dem vollen Ausbau wird die Werft das Aussehen haben, wie es das Modellbild zeigt. Zwei grosse Hallen stehen dann für die kleineren und zwei für die grösseren Bootstypen zur Verfügung. Dazu kommen eine Reservehalle und vier Auflegehallen für den Service der fertigen Boote und Marina sowie ein Verwaltungsgebäude. 1972 wird dieses Ausbauprogramm zu 2/3 vollendet sein.

Nötesunds Werft hat sich ständig erweitert. 1965 hatte man 35 Bootsbauer, heute sind es 85. In den nächsten drei Jahren wird sich die Produktion auf eine berechnete Kapazität von 200 Booten/Jahr verdoppeln. Durch Rationalisierung in der Fertigung wird sich jedoch die Zahl der Angestellten bei ca 190 halten.

Das Prinzip der Fertigung am laufenden Band, das man nun schon sechs Jahre praktiziert, hat sich als besonders geeignet für die kleineren Bootstypen erwiesen, da es eine hohe und gleichmässige Qualität garantiert. Beim Bau der grossen VINDÖ-Kreuzer hat man dagegen die Erfahrung gemacht, dass eine individuellere Fertigung auf Grund der vielen individuellen Wünsche der Kunden vorzuziehen ist. Die Zeichnung zeigt eine der Hallen für den Bau der grossen Typen, die im Aufbau ist und 20 VINDÖ 50 aufnehmen wird.



Material Qualitäts- normen Zulieferer



Nur kostbare und edle Hölzer von erster Qualität werden für den Ausbau von VINDÖ-Kreuzer verwendet. Um eine möglichst gleichbleibende Güte zu erhalten, werden die Hölzer von Fachleuten in grossen Partien eingekauft und in Hallen mit gleichmässigem Feuchtigkeitsgehalt sachkundig gelagert. Nur so kann der Auf- und Ausbau in überragender Qualität erfolgen.

Normal wird der VINDÖ-Kreuzer mit einem Volvo-Penta ausgerüstet. Der Grund dafür ist nicht nur die anerkannte Zuverlässigkeit dieses Motors, sondern auch der weltweite Kundendienst für Volvo-Motoren.

Die Segel werden aus erstklassigem Material genäht und verleihen dem VINDÖ-Kreuzer beste Segeleigenschaften. Durch Serienfertigung und rationelle Nähkunst bleiben sie trotzdem preiswert. Der Segelmacher Göran Andersson in Marstrand, Weltmeister auf OK-Jolle, erfüllt ausserdem auch jeden persönlichen Wunsch des Kunden.

Die Frage der Beschläge wird von Jahr zu Jahr immer wichtiger. Bei den Bestellung von neuen Beschlägen werden diese einer genauen Kontrolle unterzogen, damit kein fehlerhaftes Material verwendet wird. Selbst namhafte Lieferanten bil-

den dabei keine Ausnahme. Für die Ausrüstung aus nichtrostendem Stahl wie Bugkorb und Tanks zeichnen die eigenen Zulieferanten verantwortlich.

Bei den Alu-Masten und dem Rigg wählt die Werft nur moderne und erprobte Fabrikate aus. Für Kunden, die Holz bevorzugen, werden auch Holzmasten geliefert. Die Werft verfügt über eine erstklassige Riggwerkstatt.

Jeder VINDÖ-Kreuzer nimmt für sich in Anspruch ein erstklassiges Familienboot zu sein. Zu der gut durchdachten und funktionsgerechten Einrichtung gehören auch Matratzen und Kissen bester Qualität, die geschmackvoll in Farbe und Form auf die gesamte Einrichtung abgestimmt sind.

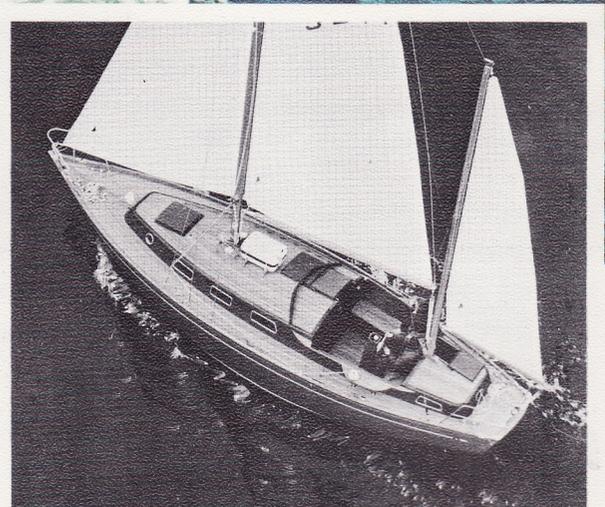


VINDÖ 50

L. ü. A.	10,65 m
L. W.	8,25 m
B. ü. A.	3,10 m
Tiefgang	1,50 m
Ballast	2,4 to



VINDÖ 50
Segler oder Motorsegler
mit Achterkajüte
mit oder ohne Besan



VINDÖ 40

L. ü. A.	9,35 m
L. W.	7,40 m
B. ü. A.	2,95 m
Tiefgang	1,35 m
Ballast	1,7 to
Verdrängung	4,0 to
Segelfläche a. W.	40 qm

