

Werftchef Henri Amel: Ein revolutionärer Perfektionist

Die französische Yachtwerft Amel ist anders als die anderen. Mit einer ungewöhnlichen Firmenphilosophie und einer ebenso bemerkenswerten Modellpolitik hat sie sich eine Spitzenstellung im internationalen Markt gesichert.

„Ihr arbeitet schlampig! Die Boote, die ihr baut, taugen nichts, die Kunden sind unzufrieden. Ihr werdet schlecht bezahlt, und der Laden verliert Geld!“ Der Mann, der diese harten Worte ausspricht, blickt durch die Gläser einer fast schwarzen Sonnenbrille über die kleine Gemeinde einer Belegschaft, die fortan für ihn arbeiten soll. Henri Amel ist blind.

Die Männer in den hellblauen Overalls schlucken die harte Kritik. Schließlich ist die kleine französische Kunststoffwerft La Rochelle-Pallice jetzt, zu Beginn des Jahres 1963, am Ende. Mit Henri Amel kann alles nur besser werden. Man hat von ihm gehört, als Konstrukteur zumindest, der seit 1934 Dutzende von erfolgreichen Yachten gezeichnet hat, Segel- wie Motorboote.

Sein Ruf als Geschäftsmann allerdings ist angeschlagen. War die plötzliche Blindheit daran schuld? Ein Augenlicht hatte bereits der Krieg ausgelöscht. Dann zerstörte ein böser Ausschlag die Hornhaut des noch intakten Auges. Mit dem seelischen Druck erwischte Henri





TRITON-BELCO AG

SKIPPER-INFORMATION

Hunderte von Skippern sind begeistert:

DAS YACHT-WC DER ZUKUNFT IST DA!



Eine neue Technik setzt sich durch: Das umweltfreundliche WC-System mit **Vakuum-Ab-saugung** wird auch Sie überzeugen. Vergessen Sie alles,

was Sie bisher über Yacht-WC's gehört haben, und fordern Sie unbedingt unseren ausführlichen (kostenlosen) Sonderprospekt an.

Preisvorteil durch Gesamtbestellung

TRITON-BELCO liefert Ihnen außerdem das komplette sanitäre Zubehör. Ob Sie sich einen Kasko selbst ausbauen oder Ihre alte Yacht modernisieren wollen, wir machen Ihnen für

alle benötigten Teile ein sehr günstiges Gesamt-Angebot. Wir liefern die verschiedensten Modelle und Systeme der bekanntesten Hersteller und Marken:

- Pump-WC's
- Fäkalientanks
- Pumpen
- Druckwasser-Systeme
- Filter/Entkeimung
- Seewasser-Aufbereitung
- Warmwasser-Bereiter
- Wasch- und Spülbecken
- Brausewannen

- Sanitär-Armaturen
- Heizung/Klimaanlagen
- Kühlung
- Kocher und Backöfen
- Mikrowellenherde
- Ausstattungszubehör
- Müllpressen
- Generatoren

Bestellen Sie mit dem Coupon unseren Gesamt-Katalog gegen Voreinsendung von DM 10,— Schutzgeb. (Briefm. o. V-Scheck).



TRITON-BELCO AG

Sanitäre Yacht- und Boots-ausrüstung

Alter Teichweg 23, 2000 Hamburg 76

Rufen Sie uns doch einmal an:

Telefon: (040) 2 91 87 — 2 75

(Ständige Musterausstellung im Haus, Boots-ausstellung Hamburg und Düsseldorf)

An Triton-Belco AG, Alter Teichweg 23, 2000 Hamburg 76

Bitte senden Sie mir Ihren Gesamt-Katalog

Ich plane einen Neubau Umbau

Ich füge DM 10,—

in Briefmarken
 als V-Scheck bei

Name: _____

Anschrift: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Bootsausstellung Hamburg '84, Halle 3 B, Stand 3152

Das Werftporträt

Amel eine Pechsträhne nach der anderen. Als Champagner-Vertreter hatte er den Eindruck, seine Freunde auszubeuten. Der weiße Blindenstock dirigierte die kleinen Geschäfte des Mit-leids.

Aber mehrere Werften arbeiteten inzwischen nach seinen Entwürfen. Vielleicht konnte er wieder im Bootsgeschäft Fuß fassen?

Da machte eine der Werften Konkurs, eine andere respektierte die von ihm vorgeschriebenen Materialstärken nicht, eine dritte erwies sich als unfähig, den Aufträgen entsprechend anständige Boote zu bauen. Selbst wenn er nie direkt die Verantwortung trug, so wurde Henri Amel doch Opfer dieser Mißerfolge.

In diesen Jahren der bitteren Erfahrungen ist vermutlich sein Hang zum Perfektionismus geboren worden, der bestimmend für sein weiteres Leben werden sollte. Nie mehr halbe Arbeit leisten, nur noch beste Boote bauen, auf einer eigenen Werft, das wurde für den blinden Konstrukteur so etwas wie eine missionarische Aufgabe.

Und er weiß bei der Übernahme der heruntergewirtschafteten Werft diese Ideologie auf die Betriebsversammlung zu übertragen, die ihm gläubig zuhört. „Fangen wir an, die besten Kunststoffboote der Welt zu bauen“, sagt er, „ab heute heißt diese Werft Amel, und ihr werdet stolz auf den Namen sein, wenn ihr meinen Weg geht!“

Damit beginnt für den blinden „Kapitän“, wie ihn bald alle nennen, eine überaus erfolgreiche Laufbahn als Werftchef, die mit den legendären Yachten Super-Mistral und Pampero eingeleitet wird und über Euros 1967 (YACHT 14/73), Garbi (1970), Kirk (1971) und Meltem (1973) zu den heutigen drei Typen Sharki, Maramu (YACHT 16/78) und Mango führt.

Sehr bald spricht es sich unter Seglern und Fachleuten herum, daß Amel-Boote etwas Besonderes sind – ausgeklügelt bis ins Detail, keine Rennziegen, aber grundsollide, seetüchtige Fahrtenboote. 1972, als ich das erste Mal den inzwischen vergrößerten Werftbetrieb auf neuem, eigenem Grund in La Rochelle besichtige, erlebe ich mit, wie der „Kapitän“ die Innenein-

richtung eines neuen Bootstyps optimiert. Man hat ihm aus Hartfaser- und Sperrholzplatten eine naturgetreue Nachbildung des gesamten Kajütraumes gebaut, in die Henri Amel jetzt hineinschlüpft und sie tastend erforscht. Zwei seiner Leute stehen mit Notizblocks bereit:

„Hier, an diesem Griff berühren meine Knöchel das Holz“, sagt er, „er ist zu flach. Und die Pantry: fünf Zentimeter höher, die Ecken besser abrunden. Die Spüle ist zu flach – ich kann die Hand nur knapp eintauchen, wir müssen tiefere Becken finden.“ Traumwandlerisch sicher bewegt sich der blinde Werftchef in diesem „Boot“, und nach der ersten Inspektion sind die Notizblocks gefüllt mit Korrekturanweisungen.

Als Perfektionist gelingt es Henri Amel sehr schnell, den Virus auf seine Mitarbeiter zu übertragen. Sie arbeiten besser denn je, der Verkaufserfolg ermuntert. Aber „le capitaine“ will ihre Motivation noch mehr schüren, und so entschließt er sich zu einem Schritt, der nicht nur in Frankreich bis heute ziemlich einmalig ist: Er übergibt die Werft seinen Mitarbeitern. Sie wird in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, das Werftkapital in Aktien à 100 Franc aufgeteilt. Sie können nur von den eigenen Mitarbeitern erworben werden. Heute ist das Firmenskapital auf 1 300 000 Franc aufgestockt, gestückelt in 13 000 Aktien.

Jede Führungskraft muß sich das Vertrauen neu erwerben

„Ich bin von folgendem Prinzip ausgegangen“, sagt Henri Amel, „ein Unternehmen kann nur dann gut funktionieren, wenn die Mitarbeiter ihr Vertrauen in die Geschäftsführung setzen. Ist dies der Fall, sind sie auch fähig, selbständig zu handeln. Ein Beispiel: Unser Generaldirektor und Präsident, Monsieur Boneteau, wurde mit 97 Prozent der Mitarbeiterstimmen gewählt. Diese Mitarbeiter, die sich voll und ganz für das Unternehmen einsetzen, könnten ihn aber auch mit ihren Stimmen des Amtes entheben. Dies bedeutet, daß er sich das Vertrauen immer wieder von neuem verdienen muß. Am Jahresende erhalten die Mitarbeiter ei-



Das Einrichtungsmodell eines neuen Typs in der Werfthalle.

ne Prämie, die einem Monats-einkommen des Vorjahres entspricht. Gibt es etwas Besseres?“

Von Selbstverwaltung hält Amel dennoch nichts. Alle geschäftlichen Entscheidungen werden von der Firmenleitung getroffen. Das Fehlen eines Betriebsrates und der Ausschluß der Gewerkschaft macht es ihr leicht – ein in Frankreich einmaliger Zustand.

Das Konzept bewährte sich erstmals 1968, als Streiks alle Yachtwerften rund um La Rochelle lahmlegten. Bei Amel verweigerte nicht ein einziger Mann die Arbeit. Von 1979 bis 1981, als immer mehr Bootsbaubetriebe der Region in Schwierigkeiten gerieten und zum Teil Konkurs anmelden mußten, konnte Amel seinen Leuten noch mehr Aktien anbieten.

Die Werft-Philosophie erwies sich als ihr bester Werbechef. Trotz der steigenden internationalen Nachfrage nach Amel-Booten dachte man gar nicht daran, die Produktion zu erhöhen und die Werftkapazität auszuweiten. Sollten die Käufer doch auf ihr Boot warten! So wichtig ist den Amel-Managern das Seelenheil ihrer Mitarbeiter, daß sie ihnen eine höhere Produktion nicht zumuten wollen.

„Mehr Arbeit können unsere Leute nicht verkraften“, sagte mir Generaldirektor Michel Boneteau, „und außerdem machen sie dann Pfusch. Alle sind inzwischen Spezialisten. Wenn wir neue Leute einstellen, müssen wir erst aus ihnen Spezialisten machen – das dauert zu lange.“ Ein Vorteil dieser konsequenten Politik: Jeder Eigner bekommt sein Boot garantiert zum avisierten Auslieferungstermin.

Und so werken denn die rund 130 Mitarbeiter heute nach wie vor mit Engagement in den drei produktionstechnisch etwas antiquierten Werfthallen und produzieren derzeit jährlich rund 50 Boote von den drei Typen Sharki (11,95 Meter), Maramu (13,80 Meter) und Mango (15,80 Meter). 35 Prozent der Produktion gehen nach Nordamerika, 35 Prozent nach Europa, davon zirka 15 Boote nach Deutschland, und der Rest wird in Frankreich und den übrigen Ländern der Welt verkauft.

Was ist das Besondere an Amel-Yachten? Es fällt schwer, Details herauszuheben, weil alles an diesen Booten etwas Besonderes ist, und so macht auch das Gesamtkonzept erst den Wert der Boote aus.

Als echte Fahrtenyachten entwickelt und gebaut, legt Amel besonderes Gewicht auf seetaugliche Rumpfe, die weich einsetzen, sich nicht feststampfen und einen guten Wasserablauf haben. Ein großer Skeg sorgt für Kursstabilität und bietet Halt für zwei getrennte Ruderwiderlager. Die Ruder sind so gebaut und konstruiert, daß der gesamte Schiffskörper daran aufgehängt werden könnte – ein Materialtest hat es bewiesen.

Daß dieses kein leeres Gerede ist, erkennt man an einer anderen Tatsache: Alle drei Bootstypen werden auf der Werft grundsätzlich an ihren Püttings gekrant! Die müssen schon außergewöhnlich fest in den Rumpf einlaminert sein, um diesen Belastungen standzuhalten.

Überhaupt der Rumpf: Keines der handelsüblichen Glasgewebe war den Amel-Leuten gut genug. So entwickelten sie ihre eigenen Roving-Gewebe und

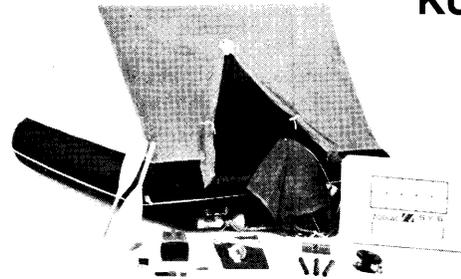
ZODIAC

Rettungsinseln



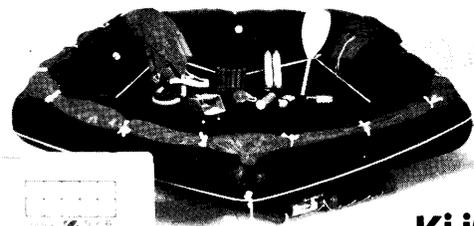
ZODIAC MPS Speziell entworfen und ausgelegt für Einsatz auf Hoher See, gefertigt in Übereinstimmung mit SOLAS und RORC. Komplett ausgestattet mit Notverpflegung, Trinkwasser, Notsignalen, medizinischem Notpack etc. Lieferbar im Container oder Tasche.

KÜSTE



ZODIAC SY-RAC Eine neue 6-Personen-Rettungsinsel für den Einsatz im Offshore-Bereich. Die in den Normen der RORC festgelegten Mindestanforderungen werden übertroffen. Die ZODIAC SY-RAC bietet dem Skipper ein neues Maß an Sicherheit für die Küsten-Kreuzfahrt ohne die Vorteile kleinster Pack- und Staumaße zu verlieren.

ZODIAC 1507 (o. Abb.) Navigierbare 4-Personen-Rettungseinheit, zugleich als Tender-Beiboot nutzbar.



KÜSTE

ZODIAC SY Die SY ist für 6 Personen ausgelegt und als besonders preisgünstig einzustufen. Die Insel ist leicht und kompakt und kann im Container oder Tasche geliefert werden.



ZODIAC (Deutschland) GmbH

Drechslerstraße
6803 Edingen-Neckarhausen 2
Tel.: 06203/8649 · Telex: 465009

DIE FLYING FLOTTE

VON **BWC**[®]

Bootsausstellung Hamburg '84,
Halle 13 A, Stand 13032

FLYING MICRON 3
L 330, B 140 cm, Segelfläche 5,4 qm.
Einhandjolle.

FLYING BEE
L 380, B 140 cm, Segellf. 8,5 u. 10,5 qm.

FLYING SAILOR
L 430, B 182 cm, Segellf. 9,5 u. 11,7 qm.

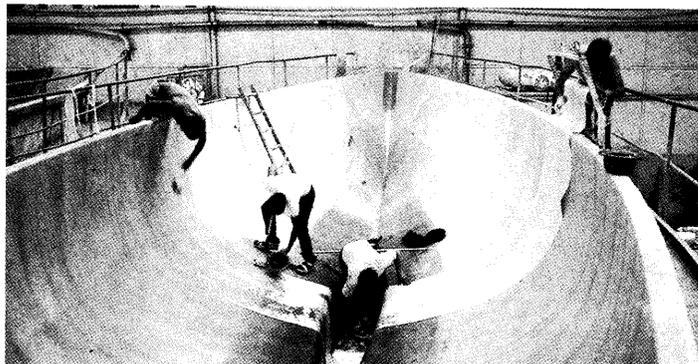
FLYING FISH
L 480, B 178 cm, Segellf. 11,9 u. 14 qm.

FLYING CRUISER J
L 512, B 200 cm, Segellf. 11,9 u. 14 qm.

FLYING CRUISERS
Daysailer mit Schlupfkajüte, L 512,
B 200 cm, Segellf. 11,9 u. 14 qm.

FLYING CRUISER F
-family[®]
Kajüt kruzer, L 530,
B 200 cm, Segellf. 14 u. 16,3 qm.

BWC[®]
Bootswerft und Charterbetrieb
Illmensee GmbH
7799 Illmensee - Industriegebiet
Telefon (0 75 58) 257



Die Rumpfe werden in einer geschlossenen Form handlaminiert.

lassen sie jetzt für sich weben – besonders flach, damit mehr Lagen mit der Stahl-Handrolle aufeinander gequetscht werden können, nach dem Motto: wenig Harz, viel Glas. Bei Amel gibt's keine Faser-Spritzpistole, und Glasmatten werden nur dort eingelegt, wo sie der Schönheit dienen, als Rumpflätter nach dem Gelcoat. Das Ergebnis: hochfeste Rumpfe mit 25 kg/mm² Widerstand in der Zerreißprobe.

Auf bunte Boote muß der Kunde verzichten. Offeriert werden nur Rumpfe in weiß oder allenfalls beige, weil „nur das Bestand hat“. Und wer sich nach nordischem Vorbild ein Teakdeck unter den Füßen wünscht, wird bei Amel ebenfalls vergeblich anfragen, „weil das nie ganz dicht wird“. Von Holz an Deck hält man nichts, allenfalls von Teak-Imitationen, die denn auch – in Kunststoff eingeformt – die Laufdecks zieren.

Die Sorge um die Lecksicherheit geht sogar soweit, daß man nahezu alle Rumpfdurchbrüche vermeidet und das Abwaschwasser ebenso wie das Dusch- und Handspülwasser in die Bilge leitet (Sharki), wo es sehr zum Leidwesen des Eigners stets wieder herausgepumpt werden muß und ansonsten still vor sich hinmüffelt.

Doch da lassen die Amel-Leute nicht mit sich reden, ebenso wie sie nicht glauben, daß alles das funktioniert, was die rund 1500 Zulieferer ihnen ständig ins Haus tragen. Darum beschäftigen sie zehn Kontrolleure, die nichts anderes tun, als die Arbeit zu überwachen und jedes Detail einem Test auf Herz und Nieren zu unterziehen, bevor es eingebaut wird. So läuft beispielsweise jeder Kühl-schrank eine Woche lang auf ei-

nem Prüfstand, jede Pumpe muß stunden- oder tagelang fördern, jeder Motor so lange auf dem Prüfstand rumoren, bis die erste Wartung fällig wird.

Den Krach der Maschine haben die werfteigenen Tüftler auf kaum glaubhafte Werte heruntergedrückt, weil sie jeden Perkins-Diesel mit einer speziell entwickelten Traverse umrüsten, die einen Großteil der Vibrationen schluckt. Das Ergebnis: Diesel, so lauffruhig und leise wie Benzin.

Und damit die Batterien nie in die Knie gehen, wird serienmäßig gleich ein weiterer Generator angeflanscht sowie ein Wellengenerator offeriert, den nahezu jeder Käufer mitbestellt.

Ansonsten ist man moderner Technik gegenüber eher skeptisch eingestellt, wie zum Beispiel bei elektrischen Tankanzeigen. Dafür springt einem im Niedergang ein altmodischer Peilstab entgegen, wenn man den Sicherungsriegel beiseiteschiebt, und auch in den Dieseltank muß der Skipper seinen Meßstab senken.

Amel-Yachten sind nur für die Fahrtensegler gemacht

Die drei neuen Amel-Boote sind noch konsequentere Fahrtenyachten als ihre Vorgänger-Modelle. Das wird schon durch die festen Cockpit-Überdachungen mit weit herumgeführten Scheiben deutlich. Dahinter fährt man bestens geschützt bei jedem Wetter. Oder durch die extrem tiefen Cockpits, die der Mannschaft Schutz und Sicherheit gewähren.

Auch votiert Amel grundsätzlich für das Ketsch-Rigg, das seiner Meinung nach von einer kleinen Crew am besten zu bedienen ist. Es bringt den Segelschwerpunkt herunter und

trägt dazu bei, daß alle Boote überdurchschnittlich steif sind. Grundsätzlich wurden die Amel-Yachten für nur wenige Besatzungsmitglieder konzipiert, obwohl sechs bis acht Personen in drei getrennten Kajüten schlafen können. Man ist auf der Werft der Meinung, daß die Ideal-Crew vier Personen an Bord beträgt. Auch wenn die Mango als größte Yacht maximal neun Kojen aufweist, so will man von der Bezeichnung „Charterschiff“ nichts wissen.

Unter Deck zeigen die Boote besonders deutlich, wie sehr an ihnen herumgetüftelt wurde. Jede Ecke ist voller neuer Überraschungen – seemännisch funktionell allesamt. Kein Haken, kein Riegel, keine Sicherung sitzt unüberlegt an der falschen Stelle.

Überhaupt hat man die Seesicherheit sehr weit vorangetrieben: Bei allen drei Modellen ist die Tür zum Vorschiff als wasserdichtes Schott ausgelegt, das sekundenschnell über Gummidichtungen abgeriegelt werden kann. Selbst bei vollgelaufenem Vorschiff sind die Boote noch segelbar – wie ein Test ergab.

Kein Wunder, daß Weltumsegler, sofern sie das nötige Kleingeld haben, sich für eines der drei Amel-Schiffe interessieren. Keine andere Werft hat so viele Boote aus eigener Produktion aufzuweisen, die um die Welt geschippert wurden bzw. sich derzeit auf allen Weltmeeren herumtreiben. Allein an der im Dezember stattfindenden Fahrtensegler-Regatta Transat des Alizées von Frankreich nach Guadeloupe werden 30 Amel-Yachten teilnehmen – eine überzeugende Demonstration ihrer Seetüchtigkeit.

Vielleicht wird „le capitaine“ Henri Amel einer der ersten im Ziel sein. Seine neue Super-Mango „Heymana“, die er speziell für sich bauen ließ, verkörpert all das, was der inzwischen 71jährige Werftchef an Erfahrungen auf über 100 000 Seemeilen sammeln konnte.

Und er wird – wie kaum ein anderer Mensch – das Erlebnis genießen, die grünen Berge der Karibikinseln aus dem blauen Meer auftauchen zu sehen: Eine Augenoperation gab ihm kürzlich zehn Prozent seiner Sehkraft zurück.

Harald Schwarzlose