Zeitschrift: Heimatbuch Meilen

Herausgeber: Vereinigung Heimatbuch Meilen

Band: 55 (2015)

Artikel: Yachtwerft Portier : traditionsreicher als der schweizerische Bundesstaat

Autor: Galliker, Hans-Rudolf

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-954005

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Yachtwerft Portier, wie sie sich heute präsentiert.

Yachtwerft Portier: Traditionsreicher als der schweizerische Bundesstaat

Hans-Rudolf Galliker*

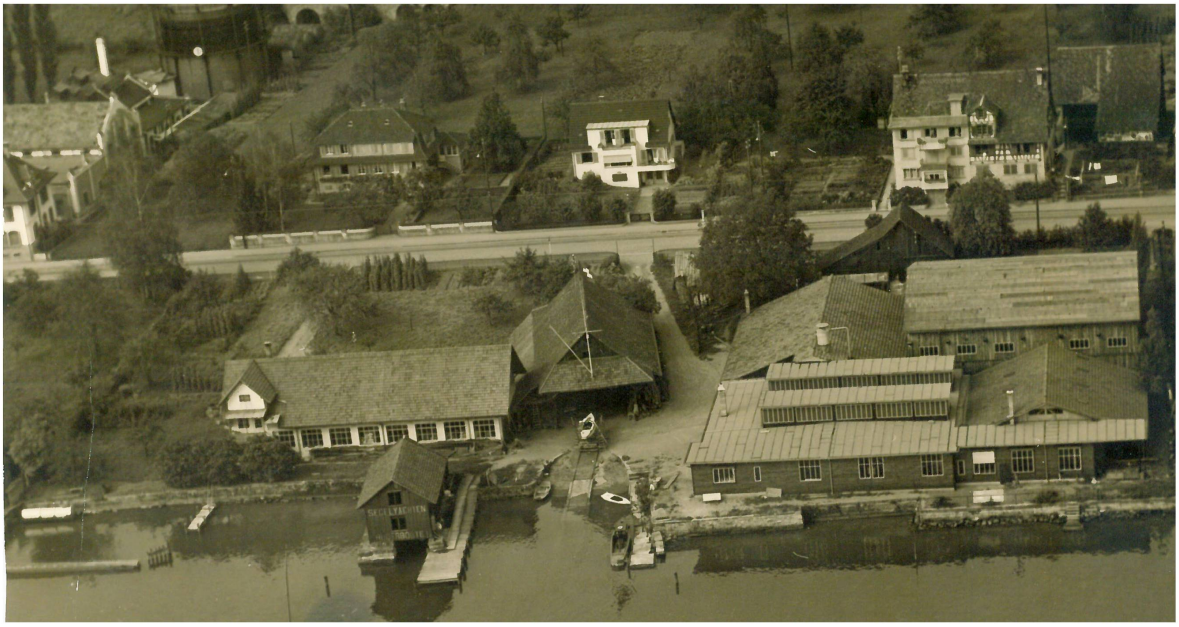
1815 beginnt David Suter in Obermeilen mit der Konstruktion kleiner Ruder- und Segelboote. Aus dem Unternehmen wird im 20. Jahrhundert ein Bootsbauer von Weltruf. Heute bietet die Yachtwerft in Obermeilen allen Bootsfreunden einen Rundum-Service, der keine Wünsche offenlässt.

1815! Das Jahr erscheint prominent in allen Geschichtsbüchern. Am Wiener Kongress regeln adlige Delegierte der europäischen Königshäuser nach der vernichtenden Niederlage Napoleons die Machtverhältnisse auf dem Kontinent neu. Im Kanton Zürich beginnt in diesem Jahr die als Restauration bekannte Periode konservativer politischer Herrschaft, bevor sie 1831 vom Liberalismus abgelöst wird. Den schweizerischen Bundesstaat gibt es noch lange nicht. Erst 33 Jahre später wird er ins Leben gerufen.

Meilen – ein kleines Dorf

1815 besteht Meilen aus rund 840 Gebäuden. Über die Hälfte davon sind Scheunen und Trotten, 47 Prozent

Die Yachtwerft Suter & Portier in den 1920er Jahren.



Die Fassade der Werft entlang der Seestrasse in Obermeilen.

dienen dem Wohnen. Mehr als ein Drittel der Häuser steht im Dorf, der Rest verteilt sich auf Feldmeilen (23 Prozent), Obermeilen (29 Prozent) und Bergmeilen (13 Prozent). Die Zählung stammt zwar aus dem Jahr 1812, doch bis 1815 dürften sich die Verhältnisse nicht wesentlich geändert haben. Wirtschaftlich dominiert die Landwirtschaft, namentlich der Rebbau. Heimarbeit ist ebenfalls stark verbreitet, aber erste kleine Textilbetriebe, die Baumwolle und Seide verarbeiten, künden auch in Meilen von der Industrialisierung.

Bescheidene Verkehrsanbindung

Die wichtigste Strasse in Meilen ist damals die alte Landstrasse, die das Dorf mit Zürich und Rapperswil verbindet. Sie ist nicht gepflastert, weshalb man bei Regen mit Pferd und Wagen nur mühsam vorankommt. Das ist oft der Fall. Erst ab 1827 ist eine Postkutschenverbindung nachgewiesen; ab 1834 fährt eine Postkutsche regelmässig von Zürich nach Rapperswil. Der Bau der Seestrasse lässt noch Jahrzehnte auf sich warten, und auch mit dem Anschluss an die Eisenbahn dauert es fast bis zum Ende des Jahrhunderts. Landseitig ist Meilen also nicht sehr gut ins ohnehin sehr bescheidene Verkehrsnetz des Kantons Zürich eingebunden.

Der See als wichtigster Verkehrsweg

Wichtiger sind zu dieser Zeit deshalb die Seewege. Mit dem Schiff ist man deutlich schneller unterwegs als mit Pferd und Kutsche, zudem lassen sich schwere, voluminöse Lasten über den See viel leichter transportieren. Kein Wunder, fährt seit langem ein Marktschiff täglich respektive nachts nach Zürich und macht in Meilen Zwischenhalt. Die Marktfahrer sind mit ihren Waren – dazu gehören auch Schweine und Kälber – auf dieses Schiff angewiesen.

Aber die lokalen Produzenten verschiffen ihre Waren auch mit kleineren Frachtbooten. Die Schifffahrt ist deshalb ein einträgliches Geschäft. In Meilen haben sich verschiedene Schiffleute dem Frachttransport auf dem Seeweg verschrieben. Sie besitzen, wie Peter Kummer in der Meilemer Ortsgeschichte schreibt, bis etwa 1900 «ausschliesslich Handschiffe, das heisst einfache, kiellose Flachbodenschiffe mit drei Mann Besatzung, angetrieben mit Rudern und hochrechteckigem, unten halbrund ausgeschnittenem, in zwei Zöpfen auslaufendem Segel, um die 25 Meter lang und 3 bis 5 Meter breit, mit einer Ladekapazität von rund 20 Kubikmetern oder 50 bis 65 Tonnen».

200 Jahre im Dienst der Schifffahrt

Diese und weitere Schiffleute benötigten ab und an ein neues Boot oder mussten ihre Schiffe reparieren lassen. Auch einige Industriebetriebe und Privatpersonen verfügten über eigene Boote und Schiffe. Wer das Handwerk Schiffbau beherrschte, hatte also zweifellos gute Erfolgsaussichten. David Suter beherrschte es. Schon sein Vater war Schiffbauer gewesen, allerdings in Horgen. David Suter selber liess sich in Obermeilen nieder, kaufte am Standort der heutigen Yachtwerft Portier verschiedene Liegenschaften und Grundstücke und begann 1815 mit der Konstruktion von Schiffen. Er wusste noch nicht, dass er damit eine Firmentradition begründete, die in Meilen ihresgleichen sucht. Die Yachtwerft Portier gilt als das älteste Unternehmen des Ortes.

200 Jahre sind seit dieser Zeit vergangen. Die Welt hat sich grundlegend verändert. Auch die Yachtwerft Portier hat in den 200 Jahren ihres Bestehens manchen Wandel durchlebt. Bis 2002 stellte sie am Standort in Obermeilen wunderbare

Segelboote waren ein wichtiges Standbein der Portier-Werft. Die unten abgebildete «Maria Christina» nahm sogar an Weltmeisterschaften teil.

Anlegeplätze in der Werft und einer der Hafenkrane.

und erstklassige Schiffe her. Das ist vorbei. 2002 wurde die letzte Yngling, ein Segelboot, vom Stapel gelassen. Seither konzentriert sich die Firma auf Dienstleistungen rund um Schiffe und Boote und baut auf die Pfeiler Handel, Import, Stationierung und Pflege von Booten. Dank topmoderner Infrastruktur und exzellentem Fachwissen ist sie in diesen Bereichen sehr erfolgreich unterwegs.

Leidenschaft für Schiffe

Wie schon Firmengründer David Suter hegt auch die heutige Unternehmensführung eine grosse Leidenschaft für Schiffe und das damit zusammenhängende Gewerbe. Das spürt man sofort, wenn man mit Verwaltungsratspräsident Jürg Weber und Geschäftsführerin Ariane Vonwiller spricht. Da sitzen einem keine gewinnmaximierenden Manager in Nadelstreifenanzügen gegenüber, sondern erfolgreiche Gewerbetreibende, die mit beiden Beinen auf der Erde stehen und sich mit Leib und Seele dem Geschäft mit Schiffen verschrieben haben. Die Herstellung von Schiffen einzustellen, ist Jürg Weber nicht leichtgefallen: «Das war einer meiner schwersten Entscheide», erklärt er. «Ich sah aber, dass der Schiffbau an unserem angestammten Standort keine Zukunft hat. Damit das Unternehmen erfolgreich bleiben konnte, mussten wir diesen Schritt vollziehen.»

Jürg Weber erkannte rechtzeitig, dass es auf dem begrenzten Gelände der Portier-Werft unmöglich war, sowohl ein umfassendes Dienstleistungsangebot aufzubauen als auch Schiffe in grösserer Zahl herzustellen. Andere Bootsbauer verlegten den auf grosse, hohe Räume angewiesenen Schiffbau vom teuren Boden am Ufer des Zürichsees ins Hinterland, so etwa die renommierte Firma Boesch, die ihre luxuriösen Holzboote seit den 1970er Jahren nicht mehr in Kilchberg, sondern im Sihltal herstellt. Für Jürg Weber kam die Aufteilung der Firma auf zwei Standorte nicht in Frage. Zu gross wären die Investitionen gewesen, zu komplex die Logistik und zu unsicher die Erfolgs-

aussichten. Die Konzentration auf das Dienstleistungsgeschäft am angestammten Firmensitz schien erfolgversprechender – eine Annahme, mit der er eindeutig richtig lag.

Ein Standort, der Gold wert ist

Ja, dieser Standort. Er könnte nicht schöner liegen. Jürg Weber und die Miteigentümer der Werft könnten das Grundstück mehr als vergolden. Sie müssten nur die Werft schliessen und stattdessen Luxuswohnungen bauen. Und den Besitzern der neuen Wohnungen stünde unmittelbar vor dem Haus ein grosszügiger Hafen für ihre Yachten zur Verfügung. Die Eigentumswohnungen wären vermutlich für teures Geld verkauft, bevor ein Architekt auch nur den Bleistift in die Hand genommen hätte. Aber weder Jürg Weber noch seine Vorgänger entschieden sich für diesen Weg, sondern hielten und halten an der traditionsreichen Werft fest. Gibt es einen stichhaltigeren Beweis dafür, dass die Werftdynastie Suter-Portier-Weber ein ganz besonderes Schiffsgen in ihrer DNA haben muss? Eines, das sie immun macht gegen die sonst grassierende Sucht nach der kurzfristigen Gewinnmaximierung? Wohl kaum.

Das traditionsreiche Familienunternehmen konnte jedoch nur deshalb 200 Jahre lang erfolgreich wirtschaften, weil die Fabrikationshallen und -ausrüstungen in Obermeilen immer wieder den aktuellen Bedürfnissen angepasst wurden. Das letzte Mal 2004, als eine umfassende Gebäudesanierung samt Umbauten für die Infrastrukturen sorgte, die es im 21. Jahrhundert braucht. Gleichzeitig wurden vier Top-Wohneinheiten erstellt. Wohnen direkt am See: Ganz wollte man sich diesem Traum vieler betuchter Menschen nicht verschliessen.

Damals wurden auch die Büroräume erweitert und direkt an den Hafen verlegt. So sehen die Mitarbeitenden der Yachtwerft Portier ihre Kundschaft jederzeit ablegen oder ankommen. Dank des vereinfachten Kundenkontakts sind die versierten Fachleute sofort zur Stelle, wenn ein Kunde eine helfende Hand benötigt. Die Verlegung der Büros hatte ausserdem einen willkommenen Nebeneffekt – schöner gelegene Arbeitsplätze gibt es kaum. «Wir sind uns sehr bewusst, dass die Lage unserer Arbeitsplätze ein Privileg ist», bestätigt Geschäftsführerin Ariane Vonwiller. Dass die gross angelegte Sanierung von 2004 nicht das Ende des Takelmastes bedeutete, zeigte sich acht Jahre später. 2012/2013 investierten die Webers erneut: Ein weiteres Mal wurden die Gebäude der Obermeilemer Werft ausgebaut und aufgestockt, so dass heu-

Grosse und hohe Räume: ein Blick in die Werkhallen der Werft.

te die zulässige Ausnutzung vollständig in Anspruch genommen wird. Auch ein neuer Kran wurde angeschafft. Beide Massnahmen waren wiederum einer jüngeren Entwicklung geschuldet: Die Boote werden grösser und schwerer. Dank der Investitionen kann Portier nun auch in Zukunft den Kundenbedürfnissen gerecht werden. Dass die Erweiterungs- und Umbauarbeiten von 2012/13 die letzten gewesen sind, ist sehr unwahrscheinlich.

Service auf allen Ebenen

Auch wenn die Portier-Werft selber keine Boote mehr konstruiert: Prächtige Yachten gibt es hier gleichwohl noch zu bewundern. Denn Portier ist Partner führender Motor- und Segelboothersteller. Wer ein wenig träumen will, besucht am besten die Homepage www.portier-yachts.com. Motorboote sind heute deutlich mehr gefragt als Segelboote. Jürg Weber hat für diesen Trend eine einfache Erklärung. Segelboote erfordern mehr Zeit und grösseres Fachwissen: «Das Fachwissen geht spürbar zurück», schmunzelt er, «wir beobachten immer wieder Sachen, die ein nautisch erfahrener Bootsführer nie machen würde.» Das Schwinden von Fachwissen nimmt Jürg Weber gelassen. Bedauerlicher findet er hingegen, dass der Segelsport darunter leidet. Er selber hat als erfolgreicher Sportsegler manche Regatta für sich entschieden. So erstaunt es denn auch nicht, dass seine Firma trotz rückläufiger Nachfrage dem Standbein «Segelboote» treu bleibt.

Der Handel und Import von Booten ist für Portier wichtig. Das Herzstück des Unternehmens liegt aber in der Vermietung von Liegeplätzen und einem kompletten Serviceangebot. Im eigenen Hafen bietet die Werft heute 75 sichere Bootsplätze, ausgerüstet mit allem, was es braucht. Eine Pionierleistung stellt das Trockenlager dar. Portier gewährleistet hier nicht nur die Unterbringung von Motorbooten in geschützten Räumen, sondern auch einen umfassenden Service. Wer sein Boot im Trockenlager untergebracht hat, muss lediglich eine halbe Stunde, bevor er in See stechen will, anrufen, und schon wird sein Boot bereitgestellt. Etwa 7000 Franken pro Jahr kostet ein Trockenplatz mit Rundum-Service. Das sei etwa so viel, wie man jährlich für Unterkunft und Pflege eines Pferdes ausgebe, rechnet Jürg Weber vor. Dafür verfügt man jederzeit über ein Boot, das tipptopp in Schuss ist und um das man sich praktisch nicht selbst kümmern muss. Die anderen Plätze sind für Kunden vorgesehen, die ihre Boote lieber im «Self service» einwassern wollen.

Die Schiffbautradition der Yachtwerft Portier wird augenfällig, sobald man die grosszügigen Werkhallen betritt. Da wird an Booten geflickt und gemalt, was das Zeug hält. Von der Reparatur kleinster Havarien bis zur Generalüberholung wird hier alles bewerkstelligt – und zwar in einer Qualität und Termintreue, die manche Besitzer von Hochseeyachten veranlasst, ihr kostbares Boot vom Meer an die Gestade des Zürichsees zu bringen. Damit die Firma auch in Zukunft auf kompetente Fachleute zählen kann, bildet sie selber junge Menschen zum Boots-

Felix Portier in seinen Anfängen bei der Werft Meilen vor der soeben fertiggestellten «Jubile».

fachwart aus. Drei Jahre dauert die Lehre. Laut Geschäftsführerin Ariane Vonwiller ist es nicht immer leicht, geeignete Lernende zu finden. Selbstverständlich muss man für diesen spannenden Beruf von Booten fasziniert sein. Darüber hinaus brauche es neben handwerklichem Geschick und Wetterfestigkeit auch angemessen gute schulische Leistungen. Mindestens ein guter Sekundar-B-Schüler (früher Realschüler) sollte ein Lernender schon sein, erklärt Vonwiller.

Von Suter zu Portier

Nach dem Blick in Gegenwart und Zukunft der Yachtwerft Portier ist jetzt der ideale Zeitpunkt, um noch mal in die Anfänge zurückzugehen. David Suter, der Gründer der Werft, gehörte zu einer Familie, deren Stammbaum bis ins Jahr 1520 zurückreicht. Ob auch die Schiffbau-Tradition der Suters so alt ist, lässt sich nicht eruieren, ebenso wenig der Grund, weshalb David Suter von Horgen nach Obermeilen zog. Gesichert ist, dass bereits Vater Hans Jakob Suter Schiffbauer war und das Unternehmen danach Generation für Generation von einem David Suter an den nächsten weitergegeben wurde: von Gründervater David Suter-Widmer an dessen ältesten Sohn David Suter-Amsler, dann an David Alfred Suter-Ringier und so weiter. Noch gibt es keine Freizeitskipper, und so fabrizieren die Suters vorwiegend kleine Ruder- und Segelboote, Nauen und kleinere Ledischiffe für Transportzwecke.

1914 tritt ein Fremdarbeiter in die Firma ein. Felix Portier heisst er, und er soll zu einer der prägendsten Persönlichkeiten in der Geschichte der Werft werden. Felix Portier stammt aus dem savoyischen Thonon am Genfersee. Er ist nicht nur ein tüchtiger Schiffbauer, sondern offenbar auch sehr attraktiv. Bereits 1917, also nur drei Jahre nach seinem Eintritt in das Unternehmen, heiratet er Paulina Rosa Suter, genannt Rösly. Mit ihr zusammen nimmt er die Zügel der Werft in die Hand. Ab 1923 firmiert diese bereits als Suter & Portier Yachtwerft Meilen. Die

Ab 1923 nannte sich die Werft Suter & Portier, wie das Schild am Eingang der Werft zeigt.

starke Position, die sich Portier in kurzer Zeit erarbeitet, ist kein Zufall. Denn er versteht es, die Zeichen der Zeit zu lesen, und eröffnet der Yachtwerft ein neues Geschäftssegment: die Freizeit-Schifffahrt. Damit beginnt für die Werft eine regelrechte Blütezeit, denn wer etwas auf sich hält, lässt sich von Suter & Portier ein Motorschiff, eine Segelyacht oder mindestens eine Segeljolle bauen. Auch ganz spezielle Boote entstehen in dieser Zeit, so etwa 1929 ein grosses Hausboot – die «Neptun» – für den Zürcher Brauereibesitzer Heinrich Hürlimann zu Sihlberg. Noch heute ist die «Neptun» auf dem Zürichsee unterwegs, auch wenn ihr inzwischen ein neues, hellblaues Kleid verpasst worden ist. Eine Farbwahl, die – das spürt man im Gespräch – Jürg Weber nicht ganz nachvollziehen kann. Aber die Werft baut nicht nur für den privaten Freizeitbereich: Parallel dazu laufen in Obermeilen Ledischiffe und zwei Personenschiffe für den Lago Maggiore vom Stapel. Auch die Fähre «Schwan», die ab 1933 zwischen Meilen und Horgen verkehrt, wird von Suter & Portier ausgebaut. Das alles ist nur möglich, weil die Firma ihre Werft frühzeitig modernisiert und ausbaut.

Das von Portier gebaute Schiff «Frösch» vor seiner Auslieferung 1921. Später wurde es vollständig überholt, und heute gehört es der Stiftung Historische Boote Zürichsee.

Die Hochblüte des Schiffbaus bei Portier

Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges trennen sich die Wege der Familien Suter und Portier. Was zu diesem Schritt geführt hat, ist nicht bekannt, doch wird der Bruch auch in der Firmenbezeichnung sichtbar: Ab 1941 nennt sich das Unternehmen «Felix Portier Yachtwerft Meilen». Nun treiben Felix Portier und Rösly Portier-Suter die Werft zur Hochblüte. 1950 entstehen neue Werkhallen, zehn Jahre später die für Sportboote nötige Infrastruktur: Hallen- und Hafenplätze, Steganlagen und eine Seetankstelle. Fabriziert wurde mit allen möglichen Materialien: Holz, Polyester, Stahl.

Keine andere Werft dürfte zu jener Zeit eine ähnliche Vielfalt an Produktionsweisen geboten haben. Es gibt kaum einen Bootstyp, der von Portier nicht gefertigt wird: kleine Ruderboote, stolze Segelschiffe, futuristische Motorboote und Rennboote, Passagierschiffe bis 27 Meter Länge, Polizeiboote, Seerettungsboote, Ledischiffe und vieles mehr. Bis 1972 entstehen in den Obermeilemer Werfthallen rund 300 Starboote, Regattaboote für besonders gute Segler. 1952/53 baute Portier für den französischen Schmuck- und Uhrenhersteller Louis Cartier die 20-Meter-Yacht «L'Elma». Anlässlich eines politischen Gipfeltreffens in Genf werden Persönlichkeiten wie der amerikanische Präsident Eisenhower, Bundesrat Petitpierre und die Staatsmänner Eden, Faure, Dulles und Macmillan einer Vergnügungsfahrt auf der «L'Elma» eingeladen. Eine Illustrierte bezeichnet die Yacht damals als «das schönste Motorschiff des Genfersees, das bald alle Verfolger abschüttelte».

«L'Elma», ein Schmuckstück der Firma, gebaut 1952/53 für den Uhrenhersteller Louis Cartier.

Sportboote rücken ins Zentrum

1959 stirbt Felix Portier. Von nun an wird die Werft von seiner Witwe Rösly Portier-Suter und ihrem Sohn Freddy Portier geführt. Es ist auffallend, wie oft Frauen an der Spitze des Unternehmens standen: neben Rösly Portier-Suter auch ihre Tochter Rösli Weber-Portier (zusammen mit Jürg Weber) und heute Ariane Vonwiller. Dass die Führung der Werft im 20. Jahrhundert kaum je eine reine Männerangelegenheit war, hat zweifellos zum Erfolg der Firma beigetragen.

Die Yachtwerft Portier investiert immer wieder kräftig, um sich auf dem neuesten technischen Stand zu halten. 1960 richtet sie eine grosse Halle, Steganlagen mit einer Seetankstelle und Sommertrockenplätze für 25 Boote ein. Mit diesem Ausbau ist die Werft für die Bedürfnisse des Wassersports gut gerüstet. Nun beginnt die grosse Zeit der Starboote mit Serien

Felix Portier war bekannt für seine Experimente. 1945 baute er dieses Rennboot im amerikanischen Stil.

von 10 bis 20 Booten pro Jahr. Laufend wird der Betrieb erweitert: Eine eigene Motorenwerkstatt, die Erweiterung des Winterlagers auf 75 Yachten und ein Personalbestand von bis zu 37 Mitarbeitern zeugen vom florierenden Geschäftsgang. Dass die Portiers nicht nur viel vom Bootsbau, sondern auch vom Wassersport verstehen, zeigt sich spätestens 1971, als Freddy Portier mit seinem Motorboot den Europameistertitel in der Kategorie Aussenbord-Sportboote Klasse S 5000 erringt. Sein Neffe Jürg Weber tritt in seine Fussstapfen, allerdings mit Segelbooten.

Im Jahr von Freddy Portiers EM-Titel stellt die Werft in Obermeilen die Konstruktion der Starboote ein und lanciert neue Produktlinien. Ein weiterer Meilenstein wird 1975 gesetzt: Ab diesem Jahr baut Portier die Yngling-Segelboote der norwegischen Werft Bringswerd & Linge in Lizenz. Bis 2002 sollen über 600 dieser Boote die Werkhallen in Obermeilen verlassen. Mitte der 1970er Jahre hat sich Portier zudem längst ein weiteres Marktsegment erschlossen, nämlich den Import und die Vertretung führender ausländischer Marken: der Coronet-Motorboote aus Dänemark, der Dufour-Segelboote aus Frankreich und etlicher mehr.

Fokussierung auf Dienstleistungen

Als 1982 Rösly Weber-Portier und ihr Sohn Jürg Weber die Leitung der Werft übernehmen, kommen sie zum Entschluss, sich langfristig auf Dienstleistungen zu fokussieren. Um für diese anspruchsvolle Strategie gerüstet zu sein, richtet Portier mit der grossen Kelle an: Die Werft wird de facto neu gebaut. Keines der alten Gebäude überlebt. Nur der Takelmast erinnert an die gute alte Zeit, nunmehr allerdings vorne auf der Mole. Neu entstehen ein Winterlager für 150 Boote, Sommertrockenplätze für 50 Schiffe, drei Einwasserungsanlagen, Ausrüstungen für Service und Reparaturen – eben alles, was Kunden an Dienstleistungen rund um ihr Boot erwarten können. Ein an Externe vermietetes Ladenlokal ergänzt den Totalumbau der Werft.

1958 feiert das gesamte Portier-Team die Fertigstellung eines in den Kanton Schwyz gelieferten Motorschiffs.

Bootsunternehmerin Rösli Weber-Portier im Rentenalter.

Ariane Vonwiller, die heutige Geschäftsführerin der Portier-Werft.

Zu dieser Zeit ist Portier nach wie vor als Bootsbauer tätig und konstruiert namentlich exklusive Segelyachten in Holz- und Glasfiberausführung. Von 1982 bis 2002 werden in der Werft über 880 Boote hergestellt. Hinzu kommen 638 Ynglingg-Segelboote. 2002 ist damit Schluss: Die steigenden Ansprüche in den Bereichen Reparatur und Service erlauben keine weitere Produktion mehr. Wie sehr sich das Unternehmen jedoch auch im Wandel treu geblieben ist, zeigt ein Blick auf die Unternehmensleitung: Als sich Jürg Weber vom operativen Geschäft zurückzieht, legt er die Geschäftsführung in Frauenhand. Ariane Vonwiller, ausgebildete Bootsbauerin und technische Kauffrau, führt seit 2007 die Yachtwerft Portier mit grossem Erfolg. Sie steht voll und ganz in der Tradition von Rösly Portier-Suter und Rösli Weber-Portier.

---

* Hans-Rudolf Galliker ist Redaktor des Heimatbuches.