

Holland

– et land med
1.100 marinaer
og mere end 300
bådeværfter

Bådmagasinet har besøgt nogle af de mange hollandske værfter og har talt med indflydelsesrige personer i den hollandske bådbranche.

TEKST HENNING E. LARSEN
FOTO POUL TEICHERT, PEDRO OG AQUANAUT



Tre etagers luksus med havgående sejlegenskaber.



Masser af plads i salonen på Aquanaut Privelege 12.50.

Selvom Holland indbyggermæssigt er fem gange større end Danmark, er antallet af både og bådeværfter ret overvældende. Op imod 500.000 både i alt, 1.100 havne og marinaer og mere end 2.000 virksomheder, som primært beskæftiger sig med lystbåde og udstyr. Med næsten 30.000 mennesker ansat.

Udbredelsen af hollandske både er ikke så stor i Danmark, men i takt med at mange fravælger de brændstofsugende, hurtiggående motorbåde, er der sikkert flere og flere som kigger efter nye muligheder i Holland. Udvalget af nye både er enormt og af brugte både næsten uoverskueligt. For dem, som vil bo i båden i længere perioder eller hele året, er de hollandske

stålmotorbåde ideelle, fordi de populært sagt har facon som en skotøjsæske med en spids i den ene ende. Til brug på kanaler og floder overalt i Europa er de selvsagt meget velegnede.

Aquanaut værftet

Aquanaut er et af de større hollandske værfter i den mere luksuriøse ende af skalaen. Værftet blev grundlagt i 1961 af brødrene Wim og Johan Bakker. Den første båd af egen konstruktion var en Aquanaut 750 designet af hvad der senere blev verdens største yacht designfirma Vripack Yacting International. Aquanaut 750 blev en stor succes med en produktion på mere end 50 både om



En af Aquanauts trawler modeller, som fås fra 13 til 19 meter.



En alternativ indretning i Aquanaut European Voyager 1500 – helt i hvidt og med et rigtigt spisebord.

året i slutningen af 60'erne. I dag er man nået til båd nr. 1.250. Krisen har også ramt den hollandske bådindustri, så hvor den årlige produktion i 2008 var på 20-25 både, bliver der nu bygget omkring 10 både om året på værftet i Sneek i Friesland. Bådmagasinet har talt med sønnen af en af de to grundlæggere, Mark Bakker, som i dag ejer og leder værftet: Mark fortæller: "Selv efter krisens start er det lykkedes os at beholde en arbejdsstyrke ca. 35 medarbejdere. Det skyldes, at vi laver stort set alt selv på værftet. Lige fra design, svejsning, maling, træarbejde til polstring, tæpper og gardiner. Vi har holdt fast i vores koncept om at bygge knækspandt skrog med dyb køl for sikre gode sejlegenskaber også

til havs". Mark fortsætter: "Vi har kunder fra Narvik til Gibraltar, og flere af vores både har taget turen over Atlanten. Som det eneste hollandske lystbådsværft er vi ISO 9001 certificerede".

Aquanaut producerer motorbåde i seks forskellige serier og 35 modelvarianter – fra 10 til 19 meters længde. Principielt kan man dele bådene op i modeller med åbent cockpit og ingen agterkahyt. Modeller med højt agterdæk og med stor agterkahyt nedenunder og mere trawleragtige modeller med stor styrehussalon og en meget reel pladsudnyttelse. Alle typerne kan leveres skræddersyede efter kundens behov. Selv en handicapvenlig båd er på programmet.

Mange af Aquanaut bådene kan chartres fra værftets egen hjemhavn i Sneek, så man kan få mulighed for en lang prøvetur.

Hvor blev rusten af?

De fleste danskere er nok lidt nervøse for rust på stål-både, og du vil i mange danske havne også finde triste eksempler på rustbunker, som enten har startet deres liv ved at blive bygget af amatører eller folk med begrænset erfaring med stål-både. Manglende vedligeholdelse gør jo heller ikke tilstanden bedre. Med de tusindvis af både, der bygges på hollandske værfter om året, kan man sige, at rustproblemer er et overstået problem. Hos Aquanaut behandles skroget efter sandblæsning

Pedro værftet



En af de mindre Pedro modeller Levanto 32, som også produceres i op til 44 fod.



En 35 fods hollandsk motorbåd giver som regel god plads til fire personer.



Svejsesarbejdet hos Pedro. Du kan uden de store meromkostninger ændre på skrogets størrelse.

Skroget er spartlet og slebet med håndkraft og klar til lakering med tokomponent lak.

med fem lag tokomponent maling, og man har tilstræbt at undgå skarpe knæk og i stedet lave rundinger, som bedre kan "holde på" malingen.

Pedro værftet

Et andet af de større værfter i Holland er Pedro Boats, som også ligger i den nordlige del af landet tæt ved Groningen. Pedro Boats bygger også mange forskellige modeller og har desuden produktion i Ungarn, hvor de noget mindre lønninger gør det muligt at producere både til lavere priser. Det gælder især mange af de både, som Pedro bygger til charterfirmaer. De både, som produceres på værftet i Holland, kan stort set indrettes, som kunden ønsker, og da man jo arbejder i stål, og ikke med form som til glasfiberbåde, kan du faktisk også ændre på skrogets udseende uden de helt store meromkostninger. Pedro er kendt for at give meget båd for pengene uden at gå på kompromis med den grundlæggende kvalitet. Rustbehandlingen er tip-top, der er brugt rustfri stål på udsatte steder og interiøret er i de ungarsk producerede både enkelt og funktionelt, hvorimod der er kælet mere for detaljerne i de hollandsk producerede både. Ligesom Aquanaut har Pedro modeller med åbent cockpit, agterkahyt og en trawler type. Udelukkende beregnet til kanaler og søer bygger Pedro også sejlbare husbåde.

Fra Admiral's Cup til hollandsk stål båd

Bådmagasinet har talt med Poul Teichert, som nogen af de mere modne danske sejlere vil huske som den første dansker, som deltog med egen båd i Admiral's Cup tilbage i 1973. Poul fortæller: "Jeg har jo sejlet hele mit liv og kulminationen kom, da jeg sammen med en kollega startede Nivå Marine, hvor vi fik forhandlingen i Danmark af Najad og Norlin. Peter Norlin tegnede en 41 fods Admiral's Cup båd, hvoraf jeg købte den første i 1973. Den blev bygget i Lemvig, hvor den blev meget sent søsat, så vi sejlede i den første gang fredag aften, hvor vi skulle være i England om onsdagen. Vi kom først af sted lørdag eftermiddag, men nåede alligevel Cowes i England tirsdag eftermiddag med en båd, som ikke var helt færdig".

Poul fortsætter historien om Admiral's Cup: "Vi var det første danske team, som deltog i Admiral's Cup, så vi fik et tilskud på tusinde kroner af Dansk Sejlunion til deling blandt tre både, så vi var rene amatører. Vi havde Ron Holland med som navigatør, men han stod af på vejen, fordi han fik andet at tage sig til. Hans kone sejlede i en halvtonner, som han havde tegnet og den knækkede masten, så han fik travlt til den forestående halftoncup, og vi måtte klare resten selv. Men det gik nu også meget godt. Da vi kom hjem, havde vi lært så meget, at vi de næste to år tog alt sølvtojet i Danmark og Sverige".

Norlin 41eren var ikke Poul Teicherts første båd. Han fortæller om de første både: "Min første båd var en plywood konstruktion med benzinmotor, og det var jo ikke så godt for en storryger som mig. Den byttede jeg til en Wampire på 35 fod. Men det var også en træbåd, som krævede meget vedligeholdelse, så på en udstilling solgte jeg den for næsten dobbelt så meget, som jeg havde givet og købte en ny Sagitta 35 i 1971. Der var dog så mange problemer med den, at jeg måtte lægge sag an mod værftet. Jeg vandt sagen og fik et nedslag i prisen på 25.000 kroner ud af en købspris på 168.000. Samtidig blev fejlene rettet, og båden lavet færdig".

I 1975-76 blev det for meget med al den kapsejlad. Poul Teichert havde alt for travlt med sit entreprenørfirma,

så han konverterede Norlinen til familiesejlads. Da han senere åbnede en virksomhed i Bogense, tog han båden med derover, hvor han boede i den hele året og hans daværende, nu afdøde, kone kom over om sommeren. ”Det var her, vi blev klar over, at en sejlbåd ikke egner så godt til at bo i, fordi man ”går ned i kælderen”, fortsætter Poul. ”Så i 1990 fandt jeg en Chung Wha trawler motorbåd og solgte Norlinen til en tysker, som nogle år efter købte trawleren af os. Eller rettere sagt vi byttede, så jeg fik Norlinen tilbage. Jeg regnede med, at den var lettere at sælge, fordi tyskeren bl.a. havde lagt teakdæk på den. Så den var så flot. Året efter solgte jeg den til en svensker i Ystad. Jeg havde egentlig regnet med at beholde den i et par år for at prøve at være ”skråsejler” igen, men problemer med et par ødelagte hæle gjorde, at vi satte den til salg”.

Den hollandske stålbåd

Erfaringerne med at bo permanent i båden, først Norlinen og derefter trawleren, gjorde, at Poul Teichert og hustruen Lis Larsen besluttede sig for at finde en ny båd, som skulle være deres nye helårshjem. Lis og Poul fortæller: ”I forbindelse med en ferietur i Holland besøgte vi Van der Linden værftet. På vej hjem så vi på et par brugte både, men vi besluttede os for en ny båd - en Linden Kotter 13.70. De bygger den både med almindelig flad hæk og med spidsgatterhæk, og

vi valgte det sidste, som vi mener giver de bedste sejlegenskaber på havet, især i medløbende sø. Der var to års leveringstid, og det er jo lang tid at vente på en ny båd. Vi tog derned flere gange og fulgte byggeriet, Den er bygget i 6 mm stål, har fuld isolering, isolerede rammer til termovinduerne, 16 mm tykt teakdæk, hydraulik til for- og agterthruster, ankerspil og mast. Motoren er en 6-cylindret langsomtgående 159 hk Vetus Deutch. Efterfølgende har der ikke været noget at klage over. Alt har fungeret perfekt, selvom vi jo bor i båden med deraf følgende større slidtage på pumper osv. Senere var der en anden dansker, Jens Winther i Roskilde, som også fik bygget en Linden Kotter 14,50 - delvis efter at have konsulteret os. Vores båd vejer knap 25 ton. Vi har 750 liter ferskvand og 1.700 liter diesel, en 2,5 kW inverter i Mastervolt og en 6 kW Mastervolt generator. Opvarmningen klarer et supergodt Kabola oliefy, og det fungerer helt automatisk og problemfrit, så vi har overhovedet ikke problemer med varme, varmt vand eller kondens. Senere har vi fået sat et støttesejl på masten, som vi jo havde i forvejen. Det er en rigtig god ting til at reducere rulning, når det blæser. Vi har nu boet i båden i ti år og der er intet, vi ville have gjort anderledes. Vi har sejlet en del i Holland, Belgien og Tyskland og i Skærgården. ”I Holland kan du jo sejle i mange år uden at blive træt af det”, udtaler Lis og Poul og slutter: ”Og at sejle gennem Polen til Berlin er heller ikke at foragte”.

Lis Larsen og Poul Teichert har boet ti år i deres Van der Linden Kotter.

