

TEKST HENNING E. LARSEN

HENNING E. LARSEN, VAN DEN HOVEN, JACHTBOUW DE ALM & ELLING YACHTING

TAG MED MAGASINET BÅD PÅ RUNDTUR

TRE AF HOLLANDS 250 VÆRFTER



Strømlinet design kendetegner Van den Hoven i dag. Der bygges 3-4 nye både om året i størrelser fra 15 til 21 meter. En 24 meter er på vej.

Med næsten 1500 marinaer og havne med pladser til lystbåde og flere hundrede tusinde sejl- og motorbåde er Holland et stort sejlsportsland.

Selvom Holland er på størrelse med Danmark rent arealmæssigt, er befolkningen tre gange så stor. Men en endnu større forskellighed er mængden af sejlbare kanaler, floder og indsøer. Hele 10.000 km kanaler er til rådighed og den store "indsø" Ijsselmeer, som er på størrelse med Øresund, byder på mange spændende havne langs hele kysten. Her ligger der naturligt nok mange sejlbåde, hvis mastehøjde ikke er begrænset af brohøjder.

Men der er faktisk forbavsende mange sejlbåde på kanalerne. Enten med master under 12 m, som er en almindelig brohøjde for motorvejs- og jernbanebroer, som sjældent eller

aldrig kan åbnes. Eller med master, som kan lægges ned uden brug af kran. Disse ses ofte på de traditionelle fladbundede sejlbåde som f.eks. Botter, Tjalk og Lemsteraak.

Den nye trend

Som så mange andre steder går trenden i retning af motorbåde på bekostning af sejlbåde. Dette hænger sikkert sammen med, at befolkningen overalt i Europa bliver ældre. Men også "dayboats" med eller uden sejl vinder kraftigt frem. Mange af dem er komfortabelt udstyret med alle faciliteter. Sejlbåde på 30 fod eller mere bygges ofte til dagsejladser eller race. Hollands mere end 250 værfter, som bygger 700-800 lystbåde om året, er specielt på motorbådsområdet kendetegnet ved at bygge større og større både. I dag er en nybygget motorbåd sjældent



VAN DEN HOVEN

Alm Trawlers bygges i stål i størrelser fra 14 til 22 meters længde.

Nyt moderne design fra Alm i den nye Grand Voyager serie.

I en Alm Trawler får du et køkken i størrelse som i et pænt parcelhus.

Grand Voyager er også moderne indrettet med lyse materialer og masser af træ.



under 40-45 fod – bortset fra de åbne "sloepen". I forrige udgave af BÅD besøgte vi Linssen værftet, som bygger ca. 70 stålåde om året på samlebånd. Efter besøget hos Linssen fik udsendte mulighed for at besøge et par af de mindre værfter, som bygger stål- og aluminiumsbåde fra 50 til 70 fod og Elling værftet, som bygger halvplanende både i Twaron/Kevlar forstærket glasfiber.

De Alm Jachtbouw

Alm er et typisk hollandsk familiejet værft. Det blev startet i 1977 af Cees van Maastricht. I dag, med næsten 300 nybygninger leveret, er det stadig familien med sønnen Jacco, som ejer og leder værftet. Jacco fortæller: "Alm er specielt kendt for vores trawlermodeller, som bygges i stål i størrelser fra 14 til 22 m. Designet er gennemført traditionelt med vægt på plads og komfort. Men en ny serie – Delfino Grand Voyager – er med sin lodrette stævn med på den moderne designtrend. Også interiøret er designet i tidens stil, men stadig med træ som det dominerende indtryk. I dag bygger vi 3-5 både om året alle 'customized' efter kundens ønsker. Selvom bådene normalt bygges efter et standardskrog i den ønskede størrelse, kan f.eks. længden nemt ændres, da der jo ikke er nogen støbeform."

Værftsejer Jacco fortsætter: "Vi lægger stor vægt på at vores produktion foregår så miljørigtigt som muligt. Det meste af arbejdet udføres in house, men antirustbehandling, priming og lakering sker hos en underleverandør, som vi har samarbejdet med i 20 år. De har den nyeste teknologi også på det miljømæssige område."

Moderne retro

Schippers Jacht er et af de seneste skud på Alm stammen. Umiddelbart skulle man tro, at båden – eller skibet er det vel nærmest – er en ombygget ældre flodfragtbåd. Men det er en helt nydesignet model, som bygges i længder fra 15 til 21,5 m. Som standard leveres Schippers Jacht med bov- og sternthruer, gulvvarme overalt, aircondition, termoruder, dieselgenerator o.m.a. Overbygningen er i træ – eller er den?

Nej den er som resten af skibet bygget i stål, men malet med en speciel teknik, så den ligner lakeret træ fuldstændig naturligt. Fordelen er selvfølgelig, at der ikke er behov for vedligeholdelse ud over almindelig rengøring.

Med en bredde op til knap 5 m. er der naturligvis et kæmpe volumen i skroget, så du kan få plads til så mange – eller få – kahytter, du ønsker. Jacco van Maastricht fortæller om filosofien bag Schippers Jacht: "Hvis du er nået op i en vis alder og har økonomien til det, vil det ofte være plads, komfort og let tilgængelighed du kigger efter."

Mange af vores kunder tilbringer flere måneder om bord på deres skib, så derfor er plads, komfort og nem vedligeholdelse et must. Og ikke nødvendigvis fart. Med en højde over vandlinjen på kun 3,45, når masten er lagt ned, kan du også sejle på de franske kanaler med din Schippers Jacht."

Van den Hoven Jachtbouw

Endnu et hollandsk familiejet værft. Det begyndte da Bart van den Hoven i 1992 byggede sin første motorbåd i baghaven

Tre af Hollands 250 værfter



Så er svejsearbejdet næsten færdigt og skroget skal slibes og spartles før lakering.

Bart van den Hoven byggede i 1992 sin første motorbåd i baghaven. Nu er det blevet til mere end 50 nybygninger.



I dørken er der overalt i skibet fræset riller til varmeslanger. Det giver en behagelig varme og gør (grimme) radiatorer unødvendige.

Oliefyret er et Kabola 40 Combi.

Van den Hoven Voyager på 18 meter er på vej. Den bliver i modsætning til de øvrige halvplanende med en fart på op til 22 knob.

Det er umuligt at se, at det er et stålskrog. Det står helt glat og blankt efter sidste lag lak.



SCHIPPERS JACHT

Schippers Jacht
Det ligner en ombygget fragtbåd, men er en helt moderne klassiker.

Det ligner lakeret træ på en prik, men af hensyn til holdbarhed og vedligeholdelse er det stål lakeret med en speciel teknik, så det ligner træ.

Salonen i Schippers Jacht er som taget ud af en engelsk herregård med pejs og det hele.

Alm bygger det hele selv. Lige fra svejsning af skrog og overbygning til træarbejdet om læ. Lakering af skrog udføres dog af en underleverandør.





til sit hus. På fotoet af den første båd ses tydeligt at designet har ændret sig markant siden da. I dag bygger værftet stål-både i størrelser fra 15 til 21 m. Alle er displacementbåde med et fartpotentiale på 10-12 knob.

Men planerne for en 24 m er allerede langt fremme, hvis du ikke kan få det stort nok. Den mindste Van den Hoven yacht er Executive 1500 Mk 2. Den måler 14,99 x 4,78 x 1,4 m og vejer 32 ton.

Med masten lagt ned er højden lige tilpas for de franske vandveje nemlig 3,45 m. Hvis dine planer går i retning af mere åbent hav er båden klassificeret i CE A. Udstyret med en Volvo Penta på 225 hk er maks.farten 8 knob, og ved en marchfart på 7,1 knob er forbruget rimelige 10,7 liter i timen. Som option kan Executive 1500 Mk 2 leveres med to motorer og flybridae. Kunderne har stort set frit valg på alle tilbehørshylder, men bov- og sternthruster (Side Power), 6 kW generator, oliefyr (Kabola), gulvvarme overalt, fuld instrumentering og opvaske-maskine er allerede inkluderet sammen med en stor inverter, tre batteriladere og en batteribank på 12 batterier med en samlet kapacitet på 1910 Ah.

I samme design kan du få en Executive 1700, en 1850, en 2100, og planerne for en 2400 er, som tidligere nævnt, langt fremme.

For at tilfredsstille de Middelhavs-orienterede kunder med ønske om større fart, er en 18 m. aluminium yacht ved at gå i produktion til april. Med to Volvo Penta D11-725 på hver 725 hk og en vægt på "kun" 49 ton vil den nye Van den Hoven Voyager få en topfart på over 20 knob.

Siden starten i 1992 har Bart van den Hoven og hans otte medarbejdere bygget 53 både. I dag bygges der 3-4 pr. år og udføres opgraderinger og vedligehold på eksisterende både.

Elling Yachts

I modsætning til de andre, familieejede værfter er Elling Yacht en del af Neptune Marine Shipbuilding, som bygger professionelle slæbebåde, uddybningsfartøjer, supportbåde, fragtbåde og forskellige typer af arbejdsbåde. Ved bygningen af Øresundsbroen kunne du se mange af arbejdsbådene med Neptune Marine navnet på siden. I 2001 blev produktionen af Elling motorbådene lagt ud i et separat firma, som siden har produceret op imod 300 både i modellerne E3, E4 og seneste skud på stammen E6.

Alle Elling-både bygges i Twaron/Kewlar forstærket glasfiber. Dvs. at skroget på hele indersiden belægges med et uhyre stærkt lag Twaron eller Kewlar fiber. Det betyder at yderskroget i glasfiber tager det store skrald f.eks. ved kollision med et flydende objekt mens Twaron/Kewlar fiberen forbliver intakt. Elling har valgt at alle skrog lakeres i kundens foretrukne farve, da man mener at lakering er mere holdbart end farvet gelcoat.

For at sikre den størst mulige stabilitet har man ved designet sørget for et meget lavt tyngdepunkt og centrering af størst mulig vægt midt i bådens centerlinje. Det betyder, at Elling-bådene er udstyret med en enkelt centerplaceret motor. For at bevise designkonceptet i praksis gennemførte værftet i 2014 en 360 gr. rulning med en fuldt standardudstyret Elling E4. Testen blev udført på samme måde, som man tester redningsbåde.

Elling E3 og E4 måler henholdsvis 13,80 og 14,95 m i længden og har samme bredde på 4,25 og højde på 3,45 m. De leveres med motorer på fra 180 til 425 hk, som giver en topfart på mellem 11 og 18 knob. Elling E6 er en velvoksen yacht på 19,80 x 5,35 m. Vægten er 26 ton og fartpotentialet med en 900 hk Volvo Penta D-13 er 22 knob. Som noget helt specielt er E6 forsynet med en

CAPSIZETEST

For at bevise bådens selvoprettende konstruktion gennemførte værftet i 2014 en 360 gr. rulning med en helt ny, standard E4. Alt det tunge i båden er centreret i midten. Derfor foretrækker værftet også en enkelt stor motor suppleret med en 75 hestes "coming-home" motor med separat brændstoftank, skrueaksel og foldepropel.

Tre af Hollands 250 værfter



ELLING YACHTS

Alt det legetøj du kan begære er der plads til foran dig i en Elling E6.

Yacht Management Group har netop overtaget forhandlingen af Elling i Danmark og viste på udstillingen i Fredericia en E4, som skal leveres til en dansk kunde.

AntiRoll All-in One Stabilisers er en kombination af trimflaps og stabilisatorer til hurtige både.

Dejlig rummelig agterkahyt i Grand Voyager.

Ny kombineret stabilisator og trimflaps

Det hollandske firma Dynamic Marine Systems har i samarbejde med Elling Yacht designet et helt nyt stabilisator-system, som samtidig kan fungere som trimflaps. Systemet kan bruges på alle hurtigtgående både og fungerer såvel ved ankerligning og ved topspeed. Når systemet ikke er i brug kan finnerne klappes helt ind mod skroget, så der ikke er nogen vandmodstand. Da AntiRoll All-in One Stabilisers kan monteres med de elektriske motorer inde i skroget eller på ydersiden egner de sig også til retrofit på eksisterende både. Systemet monteres i første omgang på en Elling E4 for at gennemgå omfattende test.



Da motorerne til stabilisatorerne kan monteres inde i skroget eller udenpå egner systemet sig fint til retrofit på eksisterende både.

75 hestes ekstra-motor med egen brændstoftank, skruepropel, foldepropel og separat ror. Denne motor kaldes også en "coming-home" motor, som kan bruges, hvis der opstår problemer med hovedmotoren, eller hvis du vil hyggesejle i roligt farvand eller på kanaler.

Nyeste batteriteknologi

På det elektriske område er E6'eren udstyret med den nyeste batteriteknologi i form af 16 kW/h Li-ION batterier suppleret med en 14 kW inverter, en 8 kW dieselgenerator og en 160 Amp ladegenerator på hovedmotoren. Alt dette isenkram sikrer at du både kan køre med air-con og ismaskine i mange timer for anker.

Nu også forhandler i Danmark

Yacht Management Group, som opererer i mange lande er netop blevet forhandler af Elling i bl.a. Danmark med kontor i Flensburg.

Du kan finde mere information på disse hjemmesider:

alm-jachtbouw.nl
 bvandenhovenjachtbouw.nl
 elling-yachting.com
 yacht-management-group.ch/home-denmark
 dms-holland.com