



WALSTEDS BÅDEVÆRFT

HÅNDVÆRKETS HØJBORG





❖ WALSTEDS BÅDEVÆRFT PÅ THURØ VED SVENDBORG HAR SKABT EN KULTUR, HVOR HÅNDVÆRK AF HØJESTE KVALITET ÅR EFTER ÅR TILTRÆKKER KUNDER FRA HELE VERDEN. VI HAR KIGGET MED I DE HELLIGE BÅDEHALLER OG GIVER DIG NOGLE UDVALGTE RÅD FRA PROFFERNE.



Det vil typisk være med pensel og enkomponent lak at både som denne serviceres og vedligeholdes.



Thurø ved Svendborg er en ægte dansk naturperle. Øen, der sidder som en prop mellem smukke Svendborg Sund og Langelandsbæltet, byder også på kultur af sjældent set høj klasse. Der er nemlig et værft med egen havn ud mod Thurø Bund, hvor der i vandet og i hallerne på land ligger både fra USA, Holland, Tyskland, Norge og mange andre lande. For dette værft er berømt langt uden for landets grænser for bådebyggerkulturen og for enestående håndværk.

Nogen har sikkert allerede gættet, at vi taler om Walsted Bådeværft. BådNyt kørte på besøg for at kunne fortælle vores læsere historien om værftet og for at kunne videregive de professionelles bedste råd til, hvordan bådejeren vedligeholder og passer bades træværk, så det holder sig shipshape og dermed holder sin funktionalitet og gen-salgsværdi i top længst muligt.

– Vi er snart i gang med tredje generation Walsted, siger driftsleder Lars Bræstrup, der viser os rundt i hallerne på værftet. Det hele startede tilbage i 1949. Det har ligget her lige siden.

Udsagnet dokumenteres samtidig af de guldene sort-hvide fotografier på væggene på vej ind til værftets kontor. Samtidig fremgår det, at lokalerne med tiden er blevet flere og større. Det var Aage Walsted, der grundlagde værftet.



Siden da er 200 primært sejlbåde stævnet ud fra værftet. I 1950'erne var det både som Drage og 5,5-meter. Senere fik Aage Walsted hul til det amerikanske marked via samarbejder med dansk-amerikaneren Knud Aage Nielsen og senere konstruktørteamet Sparkman & Stephens – et samarbejde, der kører den dag i dag. I dag er det fortsat Aage Walsteds

RESTAURERINGEN AF VEMA III



Et kerneområde for Walsted er reparation, vedligehold og restaurering af klassiske træskibe. Det mest spektakulære eksempel på disse kompetencer er den norske 12-meter Vema III. Båden er konstrueret af nordmanden Johan Anker for en anden nordmand, Georg Unger Vetlefsen, der var bosat i New York. I 1932 blev den bygget på Anker & Jensen-værftet i Oslo. Det blev siden til masser af kapsejladser for det smukke skib, men i 1999 var det tid til en tilbunds gående make over. Det startede med et nyt dæk, men da man først gik i gang, blev det også til: udskiftning af de gamle jernspanter med nye i rustfrit stål, beskadigede dele af trækonstruktionen mellem stålspanterne blev udskiftet, skylight blev fjernet og genopbygget efter de originale tegninger. Også det mandsdye cockpit, hvor bådens hjernetrust komfortabelt befinder sig under sejllads, blev restaureret 100 procent efter det originale forlæg, egeplanken, som blykølen er boltet fast til, blev udskiftet, båden blev udstyret med et pantry holdt i 1930'er-stil, endelig blev hele bådens salon stykke for stykke afmonteret, istandsat, inden den blev samlet igen, så salonen i dag fremstår som dengang med de originale elementer.

Efter et velfortjent kurophold fra 1999 til 2000 kunne Vema III vende hjem til Norge og Hankø Yacht Club så god som ny. Faktisk bedre end ny, for under opholdet var båden under det autentiske ydre blevet forsynet med moderne teknologi, så man under tursejladser kan styre sejl og rig med hydraulik. Også beslag og spillene er blevet optimeret, så funktionalitet og æstetik går i smukt samspil. Blandt andet afstedkom Vema III-restaureringen, at Andersen spil udviklede en særlig top i rustfrit stål i stedet for den sorte plasttop, der normalt sidder på selftail-spillene. Et andet eksempel er de store spilerblokke monteret tæt ved lønningen. Da der ikke er søgelænder på båden, kan man ikke binde dem op for at forhindre, at de slår ned og beskadiger dækket. Derfor har Walsted konstrueret et beslag, hvor en gummiforing holder blokken oppe, så den aldrig kommer længere end en vinkel på 20 grader.



Moderne epoxy-produkter har gjort det lettere at lave mindre reparationer helt usynlige i de flotte overflader.



WALSTEDS BÅDEVÆRFT

HÅNDVÆRKETS HØJBORG



søn Thorvald, der bærer titlen som administrerende direktør, mens tredje generation, Rolf Walsted, fungerer som teamleder, mens han gør sig klar til at løfte arven.

Spidsen af en jetjager

Walsted-værftet har med rette renommé for at være i en liga for sig, når det handler om håndværk, træ- og smedearbejde, men dette renommé har vist sig også at have en bagside, Lars Bræstrup fortæller:

- Folk tror, at det koster spidsen af en jetjager at få repareret og vedligeholdt både her hos os. Det betyder, at mange ikke engang overvejer at benytte os. De tror, at det kun er for de få velstillede, men virkeligheden er, at vi laver ganske almindelige reparationer til fuldt ud konkurrencedygtige priser. Vi laver trods alt forsikringskader og små reparationer af 4-5 timers varighed. Når det så er sagt, så er det hverken for de små reparationer eller forsikringskaderne, at Walsteds værft er kendt i den store verden.

- Jeg indrømmer gerne, at vi adskiller os på flere punkter. Vi producere ikke bestemte både til markedet i et forsøg på at ramme, hvad vi tror, en målgruppe gerne vil have. Vi venter på, at kunderne kommer til os med deres ønsker. På den måde er vi sikre på at ramme rigtigt. Vores erfaringer fortæller os, at kunderne aldrig bliver 100 procent tilfredse,

hvis vi ikke giver dem præcis, hvad de vil have. Og det kan vi ikke med serieproducerede både.

Klog af skade

Denne forretningsmodel kommer ikke ud af det blå. Og Lars Bræstrup beskriver den som noget, der er vokset ud af erfaringen.

- Af skade bliver man klog, men sjældent rig, siger han med henvisning til værftets satninger på serieproducerede både tilbage i 1970'erne og 80'erne. Mange kender sikkert bådtypen Thuro 33, som er det mest håndgribelige tegn på det sydfynske værfts flirt med serieproduktion. Båden klarede sig godt både som kapsejlad- og turbåd, indtil modens luner i løbet af en enkelt nat satte en brat stopper for efterspørgslen.

- Designmæssigt ændrede markedet sig meget hurtigt, bådene fik en væsentlig større volume, som faldt i folks smag. Dette gjorde at Thuro 33 blev umoderne, men kendes i dag som en klassiker, og er meget efterspurgt på brugtbådsmarkedet. Flere af disse kommer nu tilbage til værftet for refit. Cirka 10 år senere prøvede værftet at sætte en 42-fods båd i produktion. Denne gang var det ikke modens luner, der ramte projektet, men derimod konjunkturerne. For den første båd var knap søsat, før Schlüter sendte danskerne på

Bemærk spillenes rustfrie toppe. Oprindelig blev toppene udviklet under revoeringen af Vema III, men siden har Andersen haft succes med dem på andre både - også på S&S 46'eren



❖ kartoffelkur, hvilket blandt meget andet satte en stopper for de store rentefradrag. Dette træk beseglede mange danske værfters skæbne, der efterfølgende gik konkurs på stribe. Så galt gik ikke for Walsted, der dog måtte indkassere en solid kæberasler, da 42-fods projektet kun resulterede i to færdigbyggede både.

Kunder kommer selv

I dag bliver der ikke produceret noget, der ikke er solgt på forhånd hos Walsted. I denne sammenhæng lever man på det gode navn og på det håndværk, der gennem alle årene har været værftets varemærke. – Vi er ét blandt 5-10 værfter, der på globalt plan løser en bestemt type opgave. Det ved konstruktørerne, som har os med i overvejelserne, når en båd projekteres. Eksempelvis tager et designteam som Sparkman & Stephens deres kunder med rundt til de værfter, der byder ind på en opgave. På den måde kan kunden selv være med i vurderingen og forhandlingerne, inden

der bliver truffet beslutning om, hvor ordren placeres.

Et eksempel på denne procedure er produktionen af typen S&S 46 (Sparkman and Stephens). Det er en topmoderne båd. Oplagt i fire lag finér, epoxy coldmoulded. Det færdige, 46 fod lange skrog havde en samlet vægt på kun 1700 kg. Båden er i øvrigt udrustet med kulfibermast fra Nordic.

Træ er som vin

En helt særlig del af arbejdet med træbåde er evnen til finde de rigtige råmaterialer. For det træ, der bliver brugt hos Walsted, kan hverken købes i Silvan eller Bauhaus.

– Når vi tager rundt for at finde vores materialer, ser vi på endnu uopskårede stammer. Vi har vores kontakter, der siger god for bestemte partier. Og så tager vi naturligvis selv ud for at se og inspicere. Vi er meget bevidste om, at vi har nogle særlige kompetencer og nogle kontakter i markedet, som er uvurderlige. Derfor vil vi heller ikke



ovenfor: Arbejde på S&S 46'eren. tv og midt: Vema III masten under behandling.

Spil fra Andersen med gravering. th. Specialbeslag forhindrer blokken i at ramme dækket

agere som trægrossister. Hvis nogen ønsker at købe træ hos os, så må de købe hele pakken, fortæller Lars Bræstrup.

Når de uopskårede stammer er købt, skal de skæres ud. Er det træ til stave til dæk, saver man dem selv det sidste stykke fra blokke til stave. Lars Bræstrup fortæller, at Walsted ser indkøbet som en slags investering.

– Vi har købt træ til lager. Vi har teak liggende på et hemmeligt lager – det er jo det rene guld. Det ligger ved den rigtige temperatur. Som god vin ligger ved den rette temperatur og fugtighed, sådan ligger vores træ også opbevaret. Træ er naturens eget materiale, og det skal behandles med omtanke, siger han. ■■■


 WALSTEDS BÅDEVÆRFT
**HÅNDVÆRKET'S
 HØJBORG**


SÅDAN VEDLIGEHOLDER DU TEAKDÆKKET



Lars Bræstrup kender om noget til god behandling af teakdækket, og han siger om den bedst mulige vedligeholdelse:

– Det første, man bør gøre, er at glemme, hvordan et nyt teakdæk fremstår – baby-faceoverfladen er til låns og kun i 1,5 måned. Det er smukt, men det skal ikke se sådan ud. Forsøger man alligevel at opretholde dette udseende, vil dækket forringes meget hurtigt. Det rigtige måde at gøre det på er at vaske med rent vand og en blød kost. Og gør det altid på tværs af årenes retning. Træet er

sammensat, så det består af skiftevis hårde og bløde lag. Når du børster på tværs af årene, kommer de enkelte børster ikke ned imellem lagene, hvor de ellers vil fjerne de bløde lag, så de hårde lag kommer til at stritte op. En gang hvert halve år vil jeg anbefale, at man vasker dækket i brun sæbe. Lav en opløsning, som man vasker ud over dækket. Lad det derefter tørre ud, gerne 2-3 timer. Til slut skyller du det af igen ved at spule med vandslangen. Den brune sæbes pH-værdi gør, at træet ikke tørrer ud. Det arbejder sammen med den olie, der allerede er i træet.

Skulle dækket allerede være så hærgnet, at det fremstår meget rillet, skal man ifølge Lars Bræstrup fjerne rillernes toppe med en excentersliber. Man skal naturligvis gøre det varsomt, da mange dæk kun er på 6-9 mm's tykkelse. Skulle man overveje en Walsted-båd, oplyser Lars Bræstrup, at man helst ikke lægger dæk under 11 mm. Og at der er fra tid til anden sejler både ud fra værftet med et dæk på hele 22 mm.

Også gummifugemassen mellem teakstokkene skal tjekkes. I forhold til træet må gummiet ikke stå mere end én mm højere.

Endelig, hvis din båd ligger tæt på en forurenende storby, og du ikke lige har nået den ugentlige vask med den bløde børste, så anbefaler Lars Bræstrup, at man én gang årligt kan lave en spand vand tilsat en god snaps klorin. Teknikken er den samme – blød kost og afskylning med rent vand. Det skal kun være én gang årligt, og kun hvis teaken nærmer sig sort. Og husk endelig, at højtryksrensere og teakdæk under inden omstændigheder passer sammen, da den ødelægger både træet og gummiet mellem stavene.

Lak – ta'r den tid, det ta'r

Skulle man være i tvivl, så er lak mere end bare lak. BådNyt's eget lakpanel, hvor vi tester forskellige lakkers modstandsdygtighed over for vejr og vind, er et godt eksempel. Ligeledes ved vi fra messerne, at lakvalget optager mange gør det selv-entusiaster. Derfor var det nærliggende at spørge Walsted's eksperter om valg og vedligehold af forskellige lakker.

– Vi afprøver alle slags lakker, og de bedste af dem bruger vi naturligvis. Ligesom I har et lakpanel, så har vi noget lignende. Den lakfabrikant, vi i øjeblikket bruger mest, fulgte vi gennem ni år, før vi turde springe på. Vi bruger én lak på en båd som Vema III og en helt anden på S&S 46'eren. Det skyldes, at det er to vidt forskellige både. Vema III er en konstruktion, der arbejder og giver sig relativt meget. S&S 46 derimod er utrolig stiv og arbejder ikke. Derfor bruger vi pensel og enkomponentlak fra italienske Rylard/Brava på Vema III. Den er smidig og kan bevæge sig med skibet. S&S 46 bliver sprøtelakeret med en tokomponentlak ligeledes fra Rylard. Denne lak bliver betydeligt mere overflade stabil og kræver mindre vedligeholdelse. For mange bådejere kan det også være en overvejelse værd, hvordan vedligeholdelsen af forskellige lakker er. Ofte foreslår vi, at man lægger de tre første lag i tokomponent og de efterfølgende 4-6 lag i enkomponent, da den er lettere at arbejde med – den flyder lettere ud og er lettere at slibe på. Endelig vil jeg give det råd, at man skal passe på, at man ikke får bygget lagene højere og højere år efter år. Derfor – når båden kommer op efter sæsonen, skal man slibe den godt ned. Det er ikke nok bare at matslibe, der skal mere til. Ellers sker der det, at man bygger en skorpe op, der til sidst falder af. Der er ikke noget hokuspokus i at arbejde med lak – det tager bare den tid, det tager.