

# Bedre både bygges ikke

**To kendte bådebyggere, Aage Walsted på Thurø og H.A. Hinrichsen i Humlebæk, har nu også måttet opgive træbådene. Til gengæld har de bygget to fantastisk lækre havkrydsere. Begge er rent danske konstruktioner – et bevis for, at vi stadig kan herhjemme.**

Af JAN EBERT  
Foto JOHN STÆHR  
og ARNE MAGNUSSEN

■ Det måtte jo ske. To af de sidste og mest kendte bådebyggere, som var med til at give danske træbåde verdensberømmelse, har overgivet sig til plastic'en. Alligevel er det ingen dårlig nyhed, for resultatet er blevet to nye rent danske havkrydsere af meget fornem kvalitet.

Bedst kendt er nok *Aage Walsted* på Thurø ved Svendborg. Hans nye båd hedder *Thurø 33*, og det er simpelt hen den lækreste og dyreste 3/4-tonner, vi mindes at have set. Forskellen mellem den og et standard-produkt fra et eller andet stort udenlandsk værft er ganske enkelt enorm.

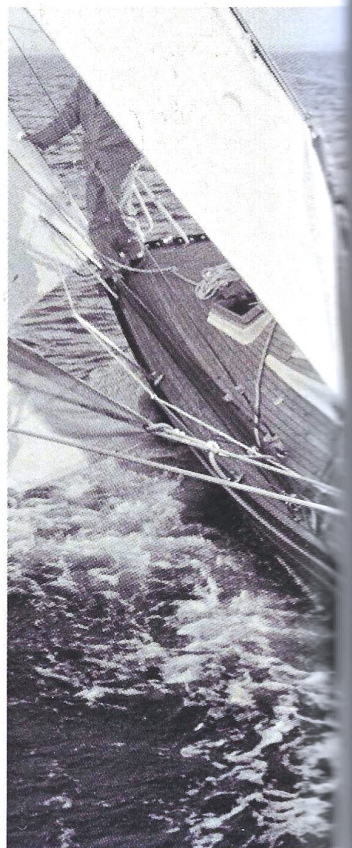
*H.A. Hinrichsen* på Humlebæk Baadeværft står ikke tilbage for Walsted, hvad kvalitet

angår. Hans nye *Hinrichsen 34* er dog ikke slet så luksuspræget, og det mærkes på prisen. Skønt båden er større og rummeligere, koster den alligevel 50.000 kr. mindre end *Thurø 33*.

*Hinrichsen 34* er tegnet af bådebyggeren selv, mens *Thurø 33* skyldes de to brødre *Niels* og *Peter Roos*. Begge er skibsingeniører, og *Peter Roos* har bl.a. siddet 6 år hos *Sparkman & Stephens* i New York. *Niels Roos* er i øvrigt identisk med den danske IOR-måler.

I en tid, hvor danske bådeværfter er hårdt trængt fra udlandet, er det en fornøjelse at se to rene danske havkrydsere af så enestående kvalitet. Vi kan stadig væk herhjemme.

*Fortsættes side 16*





Bluebird (øverst) var den første Hinrichsen 34, der blev færdig sidste år. Allerede i sine første kapsejladser opnåede Bluebird pæne placeringer, og det skal blive interessant at se den og Walsted 33 mødes på kapsejladsbanerne. H.A. Hinrichsen vil nu rigge båden lidt op, idet den har vist sig at være meget stabil.

I det ydre virker Walsted 33 som den mest lækre og elegante. Det skyldes først og fremmest teakdækket, men båden er også slankere i linjerne. Begge de to nye havkrydsere følger moden med at lade ruffet glide jævnt ud i fordækket.

Apteringen i begge både er meget elegant



Thurø 33:

# Så lækker som en træbåd

■ Når man vil fremhæve, at en træbåd har et særlig smukt skrog, kan man finde på at sige »den er lige så glat som glasfiber.« På Walstedes værft hedder det imidlertid »lige så glat som træ«, når der tales om Thurø 33.

Båden minder også mest af alt om en lækker, rødflakeret træbåd. Dæk og ruftag er forsynet med et gedigent teakdæk af 11 mm planker, der ligger forsænket i selve overbygningen. På den måde er teakdækket i plan med de omgivende kanter af glasfiber, og det giver en meget elegant helhedsvirkning.

Skrog og dæk støbes af *LM Glasfiber*, hvorefter familien Walsted gør deres bedste for at »lave det om« til en træbåd. Under dæk er alle synlige flader af skroget garneret med mahognilister, så man overhovedet ikke fornemmer glasfiberen.

Hver eneste lille detalje er der kælet for. Tag blot noget så simpelt som et rundt finger-

hul i en skabslåge. Ser man meget nøje efter, er finérkanten omhyggeligt skjult af en lille, millimetertynd træring, som er slebet helt plan med omgivelserne. Hvilket arbejde, og hvilken perfektionisme!

## Kun ét genuaspil

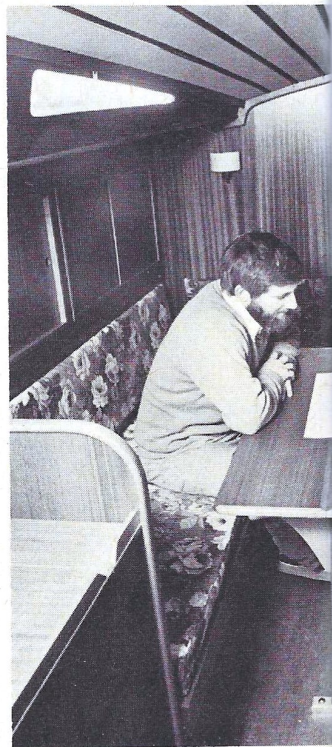
Selve apteringsplanen følger det normale mønster med forkahyt, toilet og klædeskab, salon med to sofakøjer samt stort pantry og kortbord agter. Desuden er der en næsten for smal – pilotkøje over sofaen i styrbord samt en stikkøje bag kortbordet.

Cockpittet er derimod utraditionelt. Genuaskøderne ledes til et centralt spil helt agter, mens de to spil på karmene er beregnet til spilerskøderne. Det sparer et dyrt genuaspil og gør det nemmere for en enkelt gast at klare hele stagvendingen, idet begge skøder er lige ved hånden. Til gengæld tager det længere tid, også for to mand, så systemet er næppe ideelt til havkapsejls.

Thurø 33 er helt lagt an på IOR og overholder selvfølgelig alle bestemmelser vedrørende søgelænder, lænsepumper osv. Betegnelsen *3/4 Ton Cup Cruiser* siger dog også, at det mindst lige så meget er tursejleren, Walsted satser på.

Under Bådnyts ret korte tur med båden virkede sejlegenskaberne gode med fin balance og hurtige reaktioner på roret. På skæring med spileren sat uden på genuan næde vi i ret let luft (3–4 m/sek.) op over 7 knob. Thurø 33 er endnu helt uprøvet rent kapsejlsdæmsigt, men det skal blive interessant at følge den. Konstruktørerne kender i hvert fald IOR-reglen og dens muligheder.

Hører man til den, der ønsker sig en båd i særklasse, må éns økonomi også være det. Thurø 33 koster komplet med alle sejl, motor og et righoldigt udstyr 328.000 kr. Til gengæld er det også en båd, der bliver mere værd som årene går, og de rigtige bådebyggere bliver færre og færre.



Hinrichsen 34:

# Bliver det en pokalsluger?

■ Så vidt man kan fornemme efter en samtale med *H.A. Hinrichsen*, har det ikke været helt nemt at acceptere, at en båd nu skal støbes og ikke bygges. Han og sønnerne Ole og Preben forsøgte sig først med en prototype i diagonalmet træ – se Bådnyt nr. 10/74 – men det kunne heller ikke konkurrere med glasfiberen.

Plasticalderen kan dog ikke kvæle godt håndværk og mange års erfaring. Båden er meget smukt støbt med fine og gennemførte detaljer i ruf og dæk. Den slags kræver stadig væk dygtige bådebyggere, for er modellen ikke i orden, bliver støbeformene det selvfølgelig heller ikke.

*Gesten Glasfiber* sørger for skrog og dæk, mens apteringen sker på Humlebæk Baadeværft. *H.A. Hinrichsen* har sparet teakdækket, men ligesom hos Walsted bliver den lavet om til en »træbåd« indvendig. Alt er funktionalistisk og gennemtænkt, sådan som det skal være i en båd. Samtidig er der lagt

det ekstra håndværk i det, som placerer *Hinrichsen 34* over det almindelige bådmarked.

Apteringen følger samme plan som i *Thurø 33*, men med et længere og navnlig bredere skrog er der blevet mere plads. Bl.a. har *Hinrichsens* båd pilotkøjer i begge sider, der er bedre ståhøjde og lidt mere plads i forkahytten.

## Fin kapsejlsdebut

*H.A. Hinrichsen* har imidlertid haft flere ambitioner end blot det at bygge noget smukt og rummeligt. Hans nye havkrydser skulle også være hurtig, og det ser ud til at være lykkedes fint. Den første båd havde sin debut på Anholt Rundt sidste år, og her vandt den klasse IV og blev nr. to overalt efter *Tai Fat*.

Både hvad størrelse og fart angår hører *Hinrichsen 34* egentlig hjemme i klasse III. Her er konkurrencen også meget hårdere, og båden kan blive en værdig konkurrent til de dominerende i klassen, *Norlin 34*

og *Sagitta 35*. Begge har i øjeblikket noget større mål, henholdsvis 26.9 og 26.4 mod 25.2.

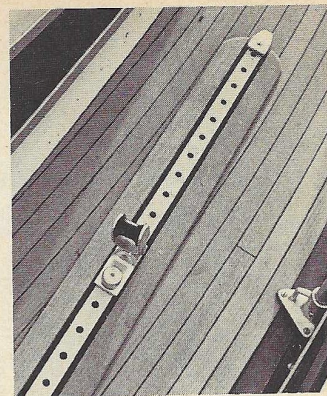
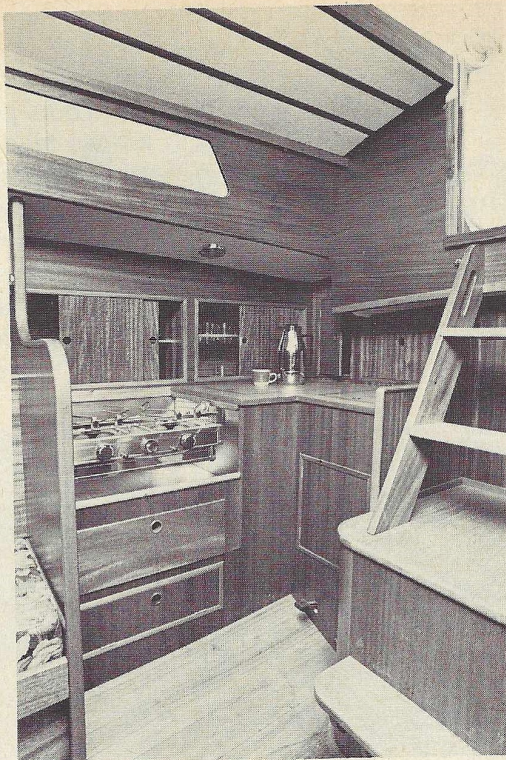
For at måle båden op i klasse III har *H.A. Hinrichsen* tænkt sig at øge mastehøjden med 1 meter, ligesom det med succes blev gjort på et par *Norlin 34*. Båden vil uden tvivl sagtens kunne bære mere sejl. Af et displacement på 4900 kg ligger de 2600 kg i den dybe blykøl, og det giver en kølvægtsprocent på 53. Hertil kommer et ret fladt middelspant.

Bådnyts sejlads foregik under næsten samme vejrforhold som med *Thurø 33*. Da der var tale om en trimmet kapsejlsbåd kan det ikke undre, at *Hinrichsen 34* virkede en tand mere velsejlende – men det er ikke noget rimeligt vurderingsgrundlag. Med sit større mål skal *Hinrichsen 34* jo også gerne være lidt hurtigere.

Prisen er uden sejl 253.000 kr. Med sejludstyr og udrustning som *Thurø 33* bliver prisen ca. 280.000 kr., og de er afgjort investeret godt. □



De to både minder meget om hinanden i apteringen, men som billederne viser, er der lidt mere plads i Hinrichsen 34. Begge værfter har gjort, hvad de kunne for at skjule glasfiberen – bl.a. med trægarneringer op ad fribordet. De meget blomstrede hynder i Thurø 33 skyldes et kundønske.



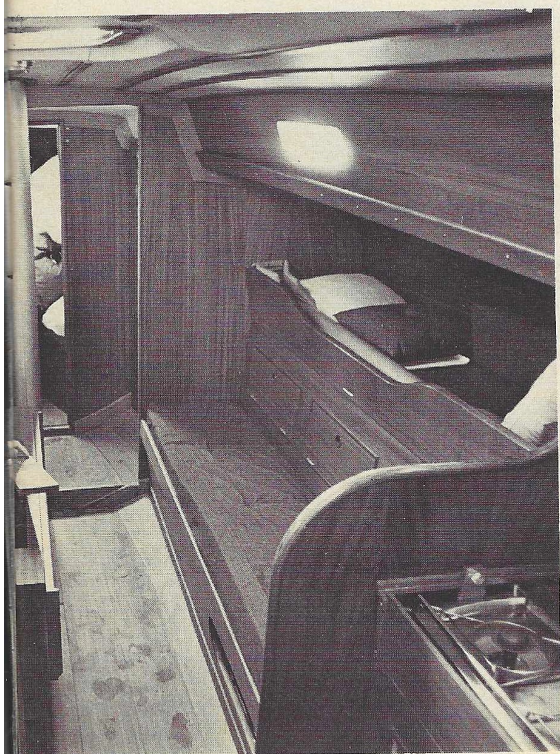
Hvor lækkert! Teakplankerne er nedfældet i glasfiberen, så Thurø 33 mere ligner en træbåd med enkelte malede flader. Bemærk hvordan skødeskinnen er »indfældet« i teak.

### THURØ 33

Længde	10,05 m
Vandlinje	8,25 m
Bredde	3,05 m
Dybgående	1,77 m
Deplacement	4950 kg
Kølvægt	2250 kg
Sejlareal, max.	56 m <sup>2</sup>
IOR	24,5 fod

Pantryet i Thurø 33 har selvfølgelig alle de skabe og stuvemuligheder, man kan ønske sig. Motor-kassen under lejderen skjuler en Volvo benzin med det nye sejlbådsdrev. Automatisk ildslukker, el-udsugning og termo-brændstofventiler nedsætter brandfaren til næsten lig nul.

H.A. Hinrichsen har i begge sider fået plads til komfortable søkøjer inde under dækket. Under dem er der i alt 6 store stuverum – ét til hver mand på en kapsejls. I havn trækkes sofasæderne ud, så der bliver to brede køjer – i alt har båden 7 køjepladser.



Slingrekanten for de to søkøjer har beslag, så den kan vippe alt efter, hvordan båden krænger. Bemærk også garneringen af fribordet og gribekanten langs ruffet.

### HINRICHSEN 34

Længde	10,22 m
Vandlinje	8,30 m
Bredde	3,28 m
Dybgående	1,83 m
Deplacement	4900 kg
Kølvægt	2600 kg
Sejlareal, max.	66 m <sup>2</sup>
IOR	25,2 fod

Pantry-arrangementet i de to både er næsten identisk. I det øverste rum lige under kahytåbningen anbringes nødraketterne. Så kan man også nå dem oppe fra cockpittet. En af de mange små detaljer som viser, at H.A. Hinrichsen er en erfaren havkapsejler.