



Enhver bådejers mareridt kan også ske for professionelle bådbyggere: Luksusyachten "Royal Denship Flybridge 85" var klar til levering, da en medarbejder satte i frem i stedet for bak ved en havnemanøvre. Foto: Ove Eriksen, DBB Salvage i Århus.



DANSK 85 FODS BÅD SEJLKLAR IGEN

LUKSUSYACHTEN, DER PÅ EN GANG ER HELT UBRUGT OG ALLEREDE TOTALRENOVERET, ER NU PÅ VEJ TIL UDLANDET FOR APTERING.

TEKST LONE BOLTHER RUBIN FOTO MATHIS VÆRFT & KAJ OVE ERIKSEN

Man kan ikke lige se det, hvis man ikke lige ved det. Den 85 fods Flybridge Motor Yacht ser helt ny ud, som den ligger der ved kajen hos Mathis Værft i Aalborg, men den har efterhånden en lang og dramatisk historie bag sig.

Første gang den lå og så ny ud var i januar 2007. Royal Denship havde bygget den som den første af en planlagt serie, og nu var den klar til levering. En kunde skulle komme fra Kina og hente den få dage senere. Testsejladsen forløb helt problemfri. Alle var tilfredse, da de var ved at lægge til kaj. Så skete der det, som er enhver bådejers værste mareridt: En medarbejder sætter ved et uheld i fuld fart frem i stedet for bak. Båden næsten flyver tværs over

havnebassinnet og fem meter ind over kajen, hvor den hænger, som var den en haj, der har taget munden for fuld.

Det havde indehaveren af Royal Denship, Peter Johansen, muligvis også. Skibet var angiveligt underforsikret og blev erklæret total-skadet af forsikringsselskabet Codan. Dette forhold er gentagne gange blevet nævnt som et af de uheld, der senere førte til Royal Denships konkurs sidste år.

TRE DANSKERE BØD

Codan solgte det ødelagte skib på auktion. Der var tre bud – alle danske – og vinderen valgte at få lukket munden på "hajen" på



Nu ligger Flybridgen ved kaj hos Mathis. Den er sejlkklar, men ikke indflytningsklar.



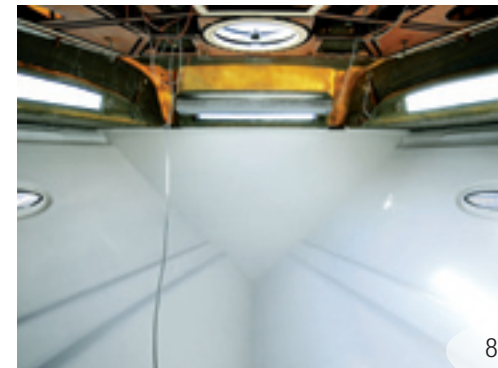
1-5 | Mathis Værft måtte bygge en ny model til stævnen, for tegningerne kom først, da støbearbejdet var slut. Foto udlånt af Mathis Værft.



6 | Niels Mathiesen har ikke prøvesejlet luksusyachten, men den skulle kunne sejle op til 33 knob.



7 | Der blev skåret rent i stævnen og bygget et skot indeni, så båden selv kunne sejle fra Skudehavnen i Aalborg til Mathis Værft. Foto udlånt af Mathis Værft.



8 | Der mangler stadig indretningen i forskibet, før luksusyachten er klar til brug.



GLASFIBER KNUSES KUN DER HVOR DET BLIVER RAMT. DER ER IKKE SÆTNINGSSKADER LÆNGERE AGTER, SOM DER VILLE VÆRE PÅ EN STÅLBÅD OG INGEN KRAKELINGER I INDDÆKNINGERNE

Mathis Værft i Aalborg. Den ankom i slutningen af 2007, og det var et syn, der tiltrak det meste af Aalborgs opmærksomhed.

”Den kom til Skudehavnen på en pram. Vi havde afstivet den og bygget et vandtæt skot inde i båden, og det så altså sjovt ud, da vi løftede den op og søsatte den og sejlede den om til beddingen. Det så fuldstændig surrealistisk ud, at der lå en stor flot båd i vandet uden stævn. Men det var den eneste måde, vi kunne få den herind på,” fortæller Niels Mathiesen, der ejer Mathis Værft.

BYGGET UDEN TEGNINGER

Der var forsvundet en ret stor bid af forskibet, og til alt uheld fulgte tegningerne ikke med. De lå strandet i en langstrakt sag mellem Codan og Royal Denship. Skabelonen til forskibet var til salg for fem mio. kr., men det var skudt helt over mål.

”Vi havde brochuren, og så byggede vi selv en skabelon ud fra det. Det har nok kostet en ekstra mio. kr. at gøre det på den måde, men det var vi nødt til,” fortæller Niels Mathiesen, der tilføjer, at kvaliteten af det nybyggede er mindst lige så godt som det eksisterende.

”Vi kunne jo se dimensionerne, og vi har desuden været under tilsyn af Norske Veritas, der har godkendt vores del af byggeriet,” siger han.

Tegninger og specifikationer, der er nødvendige for at kunne få CE-godkendt sådan et bådbyggeri kom mere end to år for sent. Da var der brugt 5-6000 mandetimer på arbejdet, og skroget var færdigt. Mathis Værft har lavet alt glasfiberarbejdet og spartlet og malet båden op. Udefra er der ingen spor at se efter havariet, og ifølge Niels Mathiesen er der ingen usynlige skader.

”Glasfiber knuses kun der hvor det bliver ramt. Der er ikke sætningsskader længere agter, som der ville være på en stålbaad og ingen krakelinger i inddækningerne,” garanterer han.

Indeni er luksusyachten langt fra færdig luksus. Niels Mathiesen vurderer, at der er arbejde for ca. 1,5 mio. kr., men den danske kunde sejler formentlig båden til udlandet for at aptere den der. Niels Mathiesen har i hvert fald ikke fået ordren på det.

SAMLET STYRING AF ALT

Tæpperne i salonen er dækket med pap, beklædningen er godt støvet, og ledninger hænger ned fra loftet. En del af apteringen er pakket ned, og de løse møbler var fjernet, da båden kom til Aalborg. I forskibet mangler al aptering, men de øvrige kahytter og styrehuset er stort set indflytningsklar – der skal bare lige gøres lidt rent. Båden er monteret med Lantic System – en central server, der styrer alt fra film,

tv og internet til lys, varme og navigation på alle skærme i båden. Det betyder, at ejeren kan ligge i sin seng og følge med på radaren samtidig med, at han ser film og tjekker sin mail.

Færdig apteret er der en stor og rummelig dæksalon med mulighed for at åbne dørene helt ud til det brede dæk. Nederste agterdæk er en bred badeplatform, og på flybridgen er der soldæk og ekstra styreplads. Foruden ejerens luksussuite er der tre gæstekahytter med egne bade faciliteter. Bagved motorrummet på det nederste dæk, er der plads til to besætningsmedlemmer.

Mathis Værft har ikke testsejlet båden efter søsætningen sidste år.

”Det vil kræve, at vi sætter os ind i systemet, og det er vi ikke blevet bedt om,” siger Niels Mathiesen.

Båden har ligget sejlklar i Mathis havn i over et år nu. Ejeren betaler troligt havnepenge, men har stort set ikke besøgt båden.

Den oprindelige kinesiske køber fik i 2008 leveret en helt ny Flybridge 85 fra Royal Denship, mens en tredje model indgår i konkursboet. Den ligger stadig i Århus, men ejes af en græker, der venter på at få den frigivet fra boet. Den skal formentlig bygges færdig i udlandet.

85 FODS FLYBRIDGE MOTOR YACHT

Længde/bredde 25,80/6,45 m
Vægt56 t
Antal køjer inkl. to til crew10 stk.
Brændstof-/vand-/septiktank7300/1500/1000 l
Motor, Caterpillar C322x1675 hk
Maks. fart33 knob

