

DANSK DESIGNET ECO-YACHT SÆTTER NYE STANDARDER

Yacht design har hidtil ikke været mest kendt for tillægsord som: miljøvenlig, energibesparende, støjsvage eller spildevandsrensning. Det har det danske selskab Poseidon Shipbuilding ApS tænkt sig at ændre på og har foreløbig bestilt to meget miljøvenlige lystyachter i Holland til to af selskabets ejere som nu sammen med konsulentfirmaet Knud E. Hansen A/S vil sælge konceptet til hele verden.

Egentlig var det ønsket om at spare penge på egne skibe, der har fået de to brødre Lars Thrane og Per Blinkenberg-Thrane til at bestille to lystyachter, der er mere miljøvenlige og brændstoføkonomiske end det er normalt på den type skibe. Derfor har de sammen med konsulentfirmaet Knud E. Hansen A/S designet to typer yachts, der skal udstyres med mindre maskineri og dermed give en mere brændstofvenlig sejlads. Videre gør de to nye skibe brug af den hybrid teknologi, som f.eks. Scandlines arbejder med på færrerne. At maskineri i perioder producerer strøm til en række batterier, der så kan bruges, når f.eks. lystyachterne sejler i havn. Så kan det ske lydløst og uden emission og dermed fremtræde mindre anmassende end lystyachter, der med brølende maskineri og

under stor rugudvikling anløber en af de store lystbådehavne i f.eks. Middelhavet.

De to nye skibe udstyres også med dynamisk positionering, som også kan gøre havnemønstre mere rolige i såvel bevægelser, som i brug af maskinkraft. Med de forskellige tiltag inklusive en lavere ydelse på maskineriet ventes brændstofforbruget at kunne mindskes fra normalt 140 liter pr. time for en lystyacht af denne størrelse (24 meter i længden) til estimeret 40 liter pr. time for eco-yachterne.

VON AND-FILOSOFI

- Selvom vi er rige og har en masse penge, så har vi det ligesom Joakim von And: Vi hader at bruge penge på unødvendige ting og til

drift, som reelt ikke er behagelig, siger Per Blinkenberg-Thrane.

- Det var det, der fik os til at kikke på de yachter, som vi begge har og bruger. De er designet til at sejle mere end 22 knob, men hvorfor skal vi have et skib, der kan sejle så stærkt, når vi alligevel cruiser af sted med 10-12 knob, som er det mest behagelige. Så virkelig en unødvendighed. Og her er det så von And-filosofien kommer ind i billedet fordi ved at sejle 10 knob i stedet for 22 knob, hvor altid hopper og danser, så får vi en behagelig sejlads og får et forbrug på 40 liter pr. time i stedet for 140 liter, siger Per Blinkenberg-Thrane.

- Det er da rigtigt, at de rige, der har købt lystyachter gennem årene ikke har været særligt miljøbevid-

ste, men jeg er ret sikker på, at den trend også kommer til det segment. Der breder sig jo en generel tendens til at folk udviser mere og mere miljøvenlig og bæredygtig adfærd og den vil i en eller anden grad også komme til de, som ejer lystyachter i forskellige størrelser. I de sydfranske havne som f.eks. Cannes er folk allerede begyndt at se lidt skævt til de personer, som kommer sejlede i store yachter, som manøvrerer ind til kajen i en sort regnsky.

- Som sagt Joakim von And er ikke blevet rig – og vedbliver at være rig – ved at bruge penge på unødige ting eller udgifter, og selvom folk har penge har de jo altid en bekymring for om formuen rækker eller hvor de næste penge kommer fra, siger Per Blinkenberg-Thrane.

UNDER BYGNING

De to brødre har bestilt hver deres nybygning på hver 24 meter i længden ved Holland Jachtbouw i Zaandam (tæt ved Amsterdam), hvor skibene bliver nybygning nr. 99 og nr. 100. De skal leveres i 2017. De to skibe bliver klassiske motoryachter, der bygges til Lloyds Registers klasse og får dansk flag. De bygges af stål og aluminium og får plads til 12 personer om bord. Nybygningerne får en bredde på 6,5 meter og har en dybde til hoveddækket på 3,5 meter, mens dybgangen bliver 2,0 meter (scantling)

Skibene udstyres med CP-propellere (omstyrebar) og drives via et dieselelektrisk system (med to

hovedmotorer) (HyPS), som er udviklet af et datterselskab til Holland Jachtbouw. Systemet producerer løbende strøm, som lagres i et Li-ion batteridepot efter samme principper, som foreløbig er installeret i Scandlines-færgen Prinsesse Benedikte og som også bliver installeret i de to nybygninger Berlin og Copenhagen.

Videre installeres der et DC-BUS stabilisatorsystem med to sæt stabilisatorfinner i hver side af skibet (fire i alt) og reducerer rulning og pitching. Dermed skabes en bedre komfort for de som sejler på skibet.

Det bliver også muligt at lade på batterierne med landstrøm, når skibet ligger langs kajen og har dermed mulighed for at sejle fra pladsen uden støj under elektrisk drift. Det er også muligt at sejle med den ene af hovedmotorerne stoppet og fortsat anvende begge propellere med yderligere reduktion af olieforbruget.

Udover den sædvanlige luksus i aftenen bliver de to skibe udstyret med ferskvandsgenerator og et spildevandsrensningsanlæg, som begge er features, som normalt ikke findes i denne størrelse lystyachter, mens teknologien har været kendt i større handelsskibe i årtier og i øvrigt er blevet forfinet og optimeret i de senere år.

SALG

- Nu er det skibe, der er designet efter vort hoved og vores ønsker for lystyachter og som kan begå i den kommende fremtid, men vi har valgt at sælge

på andre også kunne få de samme ideer og lyst til at eje et tilsvarende skib, og derfor har vi sammen med Knud E. Hansen stiftet Poseidon Shipbuilding, som tilbyder tilsvarende skibe. Vi kan levere en pakkeløsning, som i princippet kan bygges hvor som helst på kloden. Der er ikke noget krav om, at det skal være i Holland eller andre steder, siger Per Blinkenberg-Thrane. Vi håber på at det kan blive et interessant forretningsområde og være med at trække emissioner og olieforbruget ned i visse kredse, siger Thrane.

Foreløbig har ingen fremmede kunder meldt sig som købere, men der har foreløbig været en pæn interesse for projektet, som det har taget et par år at udvikle. Udover Knud E. Hansen markedsfører selskabet DBC Marine ApS også projektet eksklusivt.

THRANE OG THRANE

Brødrene Lars Thrane og Per Blinkenberg-Thrane solgte i 2012 elektronikvirksomheden Thrane & Thrane til den engelske konkurrent Cobham for 2,6 milliarder kroner. Det skete ved en ikke venlig-sindet proces, hvor det engelske firma købte aktier op bid for bid og således overtog virksomheden. Cobham var især interesseret i det satellitkommunikationsudstyr, som Thrane & Thrane var kendt og berømt for. I den fjendtlige overtagelse blev Lars Thrane presset væk fra direktørposten trods et forsøg på at holde på aktiemajoritet. Det endte til sidst med afnotering fra børsen og udløste en betydelig bonus til de to stiftere.

De rige, der har købt lystyachter gennem årene, har ikke været særligt miljøbevidste, men jeg er ret sikker på, at den trend også kommer til det segment.

- Per Blinkenberg-Thrane

