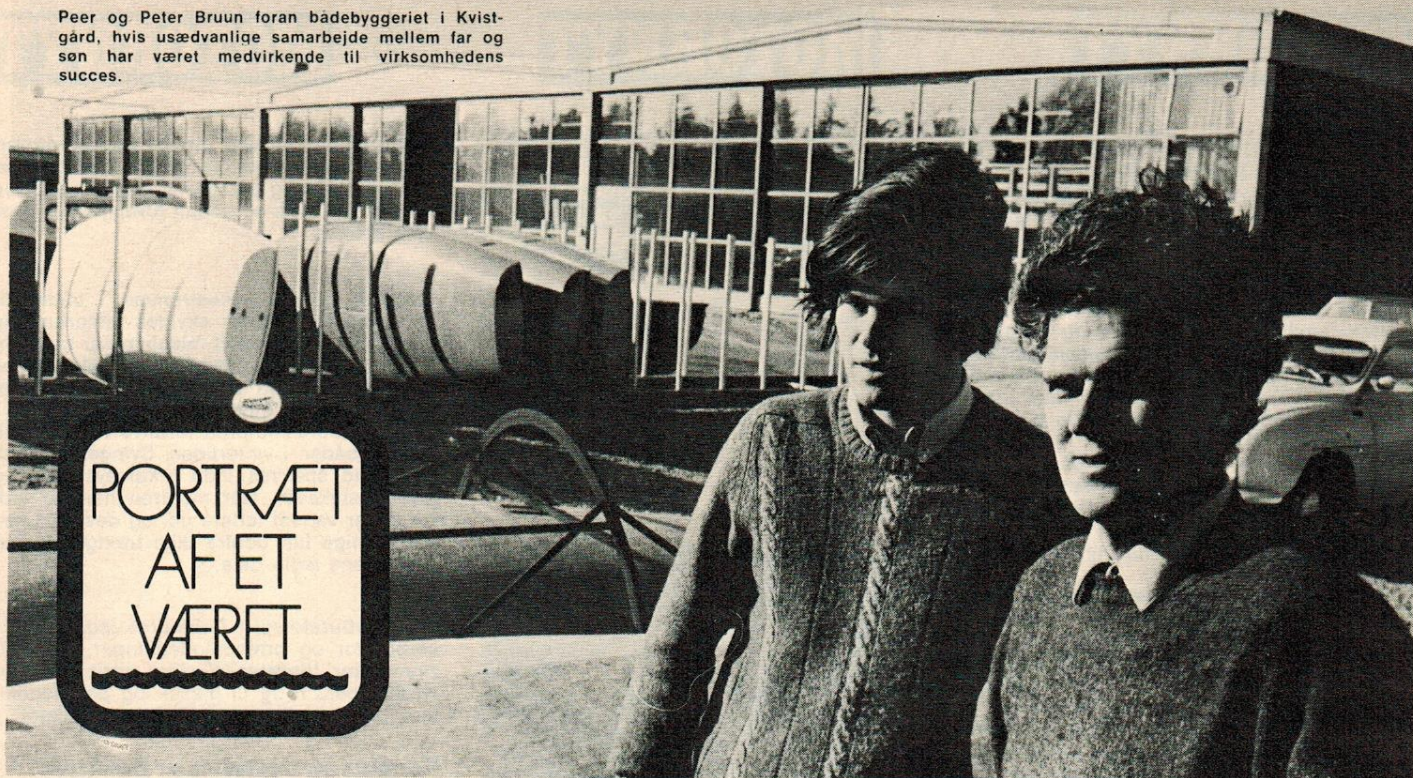


Peer og Peter Bruun foran bådebyggeriet i Kvistgård, hvis usædvanlige samarbejde mellem far og søn har været medvirkende til virksomhedens succes.



FLIPPER SCOW A/S, Kvistgård

Alle 20 medarbejdere får samme løn ● Medindflydelse, kammeratskab og frihed til initiativer skaber godt arbejdsklima og en god arbejdsplads ● Foruden både- og masteproduktion nu også eget sejlmageri med perspektiver

Alle får det samme i løn og alle 20 medarbejdere har medindflydelse på virksomhedens drift. Det er en af årsagerne til den succes, som bådebyggeriet Flipper Scow A/S i Kvistgård ved Helsingør har opnået på rekordtid. I løbet af tre-fire år har bådebyggeriet konstrueret tre vellykkede både: Flipperjollen, Spækhuggeren og Kaskelot. Alle tre bådtyper er blevet godt modtaget og har opnået fine kapsejlsresultater. Spækhuggeren og Kaskelot bl.a. som vindere af deres klasse i »Sjælland Rundt«, 1972.

I tal ser successen således ud: Flipper Scow bygger årligt 500 Flipperjoller, 50 spækhuggere og 5 kaskelotter. Dertil kommer de selvbyggede, ikke mindst Flipperjollen, som laves i hundredevis i 21 lande året rundt. Således er der nu ca. 6000 Flipperjoller i ind- og udland, og den har opnået national godkendelse som ungdomsjolle i en række lande. Den hidtil største forespørgsel på jollen er indløbet fra USA, nemlig på 1000 joller til levering i 1973.

Lederen af Flipper Scow, Peer Bruun (47): – En afgørende forudsætning for, at det er lykkedes, er et godt kammeratskab mellem alle i virksomheden. Vi lægger vægt på, at alle her er lige betydningsfulde og får en god løn. Priserne på bådene kalkuleres derefter, og vi kan ikke sætte lønnen ned, hvis

det et år f.eks. går mindre godt. I stedet må vi så lave bådene på en endnu bedre og mere rationel måde, så der kan bygges flere. Det er overladt til den enkelte medarbejder at tage initiativer inden for hver deres område til forbedringer af bådene og arbejdsgangen. Denne arbejdsform har skabt et team af gode og interesserede medarbejdere, og det er igen med til at sikre arbejdspladsens beståen.

– Det, at medarbejderne er interesserede i deres arbejde, og at vi har det hyggeligt, gør, at vi ikke arbejder under hårdt pres, men i et godt arbejdsklima, fortsætter Peer Bruun. Dermed være ikke sagt, at denne arbejdsform er problemfri. Det vanskelige er at få det hele til at fungere, og der savnes måske til tider en hårdere ledelse fra min side, især i koordinationen og i forbindelse med indkøb og kontrol af lagerbeholdningen. Men efterhånden har vi i fællesskab i stedet fundet frem til et lagersystem, der gør det lettere at kontrollere, så der hele tiden er de ting, vi skal bruge til bådebygningen.

En anden vigtig forudsætning for at opnå gode resultater, er det hus, der skal arbejdes i. Det kan betale sig at bygge og indrette det ordentligt, fortsætter Peer Bruun. Således svarer huslejen for et godt og tidsvarende bådebyggeri af vor størrelse til

årslønnen for en mand. I mange bådebyggerier er der hele tiden tre-fire mand, der kun lægger af og rydder til side. Som vi har indrettet os, har vi kun meget lidt spildtid på uproduktivt arbejde af den slags. Vi har en god arbejdsgang takket være en god planlægning på værkstedet.

Princippet i produktionen på Flipper Scow er en færdiggørelseslinje. Spækhugger- og kaskelot-skrogene løftes ind i den ene ende af byggehallen ved hjælp af en portalkran. Efterhånden som en båd færdiggøres, glider den gennem hallen og ud gennem den anden ende. Udover den produktions-tekniske fordel herved har færdiggørelseslinjen også en væsentlig psykologisk fordel: Det er af betydning, at medarbejderne kan se, at der sker noget; at de hele tiden kan se resultater af deres arbejde, nemlig et skrog ind i den ene ende og en færdig båd ud i den anden ende.

En forudsætning for, at bådene på denne måde kan glide gennem hallen og i nogle tilfælde løftes over hinanden, er indretningen. Flipper Scow lejede sig for to år siden ind i en nybygget hal hos importøren af Datsun i Danmark. 1250 kvm halareal i to etagers højde er opdelt i to afdelinger. Den ene for bygning af Spækhuggeren, færdiggørelsen af Flipperjollen, mastefabrikation, kontor og frokoststue i første sals højde og en anden afdeling for bygningen af den store Kaskelot. Produktionslinjen for Kaskelotten er opbygget i to etager med høvlebænke, værktøj m.v. i dækshøjde.

Flipper Scow er placeret fem-seks km fra vandet. Det er der også en årsag til:

– Måske utraditionelt, men industrijorden herinde i landet koster kun 5-6 kr. pr. kvm mod 100-150 kr. pr. kvm ude ved kysten. Denne store forskel mellem jordpriserne spiller i sagens natur ind på den årlige husleje i vor favør. Placeringen i Kvistgård er desuden trafikalt meget central mellem ho-



Kaskelotten: (Konstrueret af Peter Bruun 1971).
Mål: Længde 10,30 m, bredde 3,30 m, dybgang 1,75 m, samlet sejlareal 75 kvm, spiler ca. 90-100 kvm, displacement 5750 kg.
Pris: Godt 200.000 kr., oplyser Peer Bruun, som endnu ikke er i stand til at give yderligere oplysninger om Kaskelotten, men den ventes fremstillet i et antal af 5 om året og skal både være en havkrydser, familiebåd og flydende sommerhus med fuld ståhøjde overalt under dæk. Skrogets facon er en videreførelse af Spækhuggerens.

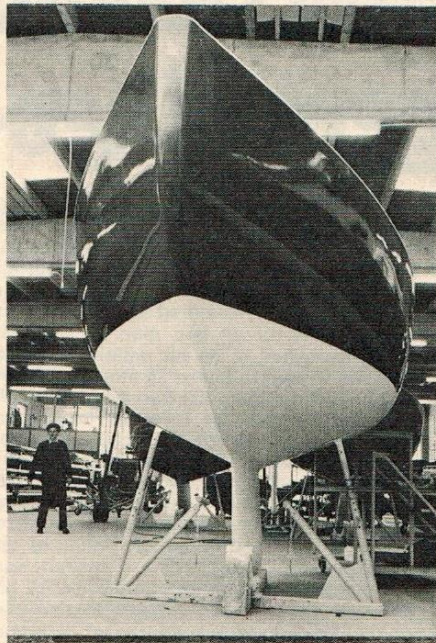
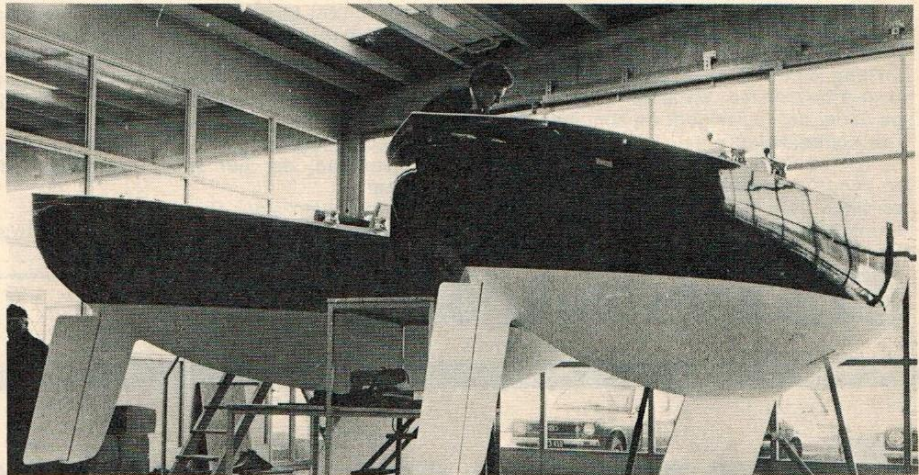


Spækhuggeren: (Konstrueret af Peter Bruun 1969):
Mål: Længde: 7,50 m, bredde 2,33 m, dybgang: 1,45 m, ballastkøl: 1400 kg, sejlareal: 35 kvm.
Pris: ca. 51.000 kr. uden moms. Sejlklar med aptering.
For selvbyggere: Skrog med rorfinne af massiv fiberglas, dæk og ruf med skydekappe og garager samt to luger i fiberglasbalsa 16.000 kr. Skroget fås i farverne signalrød, mosgrøn, marineblå og sort, køl, 1400 kg støbejern, rør med rorstamme og rorhoved, rorbrønd, nylon komplet, faststøbning 4500 kr., bundbehandlingsmidler 250 kr., beslag på dæk, ræling, lugekarmer, håndlister m.v. komplet med skruer og bolte 4175 kr., mast, bom og rig, som kun leveres færdigmonteret, af specielle eloxerede aluminiumsprofiler, mast 120 mm, bom 80 mm, torpedoformet salingshorn, beslag, skruer, bolte, stålwirer til sejl 5321 kr., sejl, skøder og blokke 3820 kr., aptering og apteringsæt 4300 kr., korkbeklædning, kork 675 kr., velourisering, hynder 1600 kr. - ialt 39.041 kr. Alle priser er uden moms. Ekstraudstyr: Spiler 60 kvm 1700 kr., spilerudstyr med spilerstage, beslag m.v. 650 kr., vindindikator 100 kr., lanterner, kombineret toplanterne komplet med akkumulator, akkumulatorkasse og installation 800 kr., anker, 123 kg med 12 mm ankerlinekæde 275 kr., fendere, 4 stk. med stropper 100 kr., garderobeskab i teaktræ 650 kr., 2 stk. hylder til kahyt med rørbeslag 250 kr., kogeapparat 325 kr.



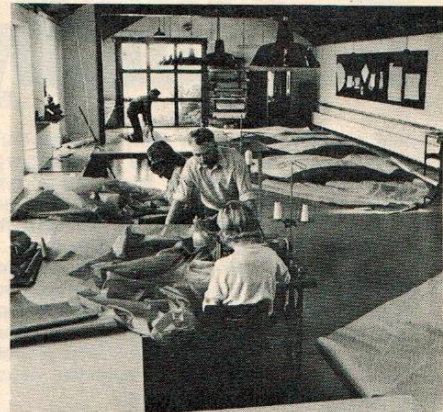
Flipper-jolle: (Konstrueret af Peer Bruun 1968):
Mål: Længde: 4,04 m, bredde: 1,32 m, dybgang: 0,10 m (med sværdet oppe), vægt: minimum for skrog med flydemiddel, indstøbte klodser m.v. 70 kg. Pris: ca. 4500 kr. uden moms. Komplet sejlklar med spiler og spilerudstyr.
For selvbyggere: Skrog komplet med flydemiddel og udskæringer 1475 kr., beslag til skrog 328 kr.,

beslag på kølplanke 151 kr., rør komplet 182 kr., køl komplet 140 kr., mast og bom 348 kr., spilerstage 30 kr., tovværk 65 kr., wirer 65 kr., sejl, storsejl og fok 675 kr., spiler 300 kr., spilerudstyr 141 kr. - ialt 3855 kr. Alle priser er uden moms. Jollen kan fremstilles billigere, hvis selvbyggere selv lejer form og støber skroget m.v. I øjeblikket er der udlånt ialt 100 forme fra Flipper Scow til selvbyggere i ind- og udland.



En næsten færdig Spækhugger på sidste etape af produktionslinjen inden den forlader bådebyggeriet. I baggrunden t.v. kontor og frokoststue i 1. sals højde.

To næsten færdige Spækhuggere med deres karakteristiske linjer, der minder meget om deres navngivere.



Flipper Scow's sejlmageri er indrettet i et tidligere bådebyggeri ved Humlebæk. Der er kun et par meter ned til vandet. Sejlmager Børge Olesen er leder af denne afdeling af bådebyggeriet. Han ses studerende syngen ved den forreste symaskine.



vedvej 3 og hovedvej 6 og med jernbanespor ind på vort areal, siger Peter Bruun. I modsætning til de fleste andre bådebyggerier råder Flipper Scow over egen mastefabrik og eget sejlmageri. To mand er beskæftiget med at lave aluminiumsmaster. Forklaringen herpå er, at firmaet på denne måde har større mulighed for at sikre sig, at båd, rig og sejl fuldstændig passer sammen og dermed giver bådene de optimale sejlegenskaber.

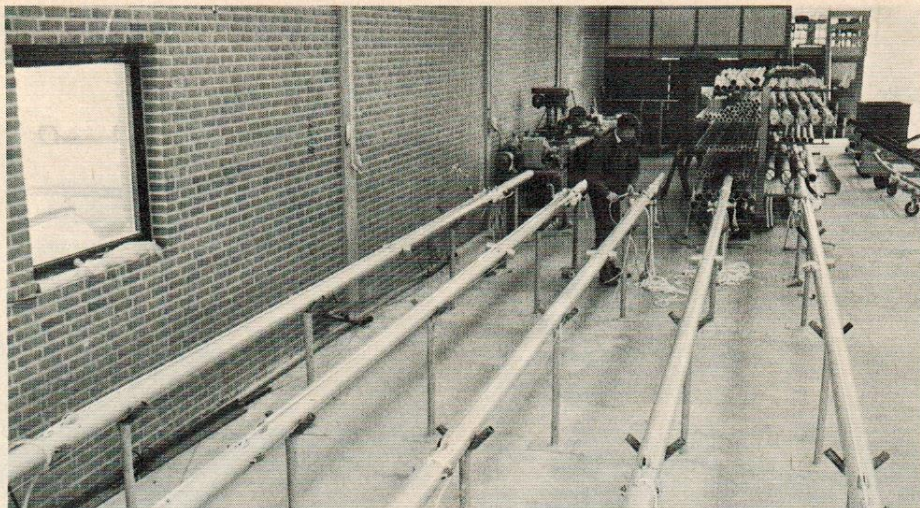
– Således har vi bøjelig rig på alle tre både. Det giver dem roligere bevægelser, fordi sejlene med en bøjelig rig står roligt, oplyser Peer Bruun.

Mens mastefabrikken er lige så gammel eller rettere lige så ung som selve bådebyggeriet, er det sidste skud, sejlmageriet, først kommet til i 1972. Det er indrettet i et gammelt bådebyggeri i Humlebæk i dejlige lokaler med miljø og en storslået udsigt over Øresund. Sejlmager Børge Olesen (49) – tidligere ansat hos Paul Elvstrøm – inden han kom til Flipper Scow, leder sejlmageriet. Her syes sejlene til Spækhuggeren og Kaskelotten. Senere skal også sejlene til Flipper-jollen laves her.

– Men da vi kan udvide produktionen yderligere, er vi også interesseret i at sy sejl til andre både end vore egne, siger Peer Bruun. Først og fremmest til både i standardklasser på størrelse med Spækhuggeren. Forudsætningen er dog, at der bliver tale om et vist antal af samme type sejl til fremmede både. I den forbindelse vil vi gerne samarbejde med specialklubberne.

En ting er et rationelt bådebyggeri med et godt arbejdsklima. En anden ting er at bygge både, der sejler godt og som kan sælges i et tilstrækkeligt antal. Flipper Scows politik har fra starten været:

At bygge en problemfri båd, der kan sejle i al slags vejr. En turbåd, der når sit mål; en familiebåd, men samtidig en båd, der



kan være med i kapsejladser og havsejladser, hvis ejeren har lyst til det. Denne politik gælder for Spækhuggeren og Kaskelotten, mens ideen bag Flipper-jollen har været at skabe en overgangsrolle mellem optimistjollen og større bådtyper.

– Vore ideer med de to store både er modsat Paul Elvstrøms. Han mener, at en god kapsejladsbåd også er en god turbåd. Vi siger, at det først og fremmest skal være en god turbåd og samtidig en god kapsejladsbåd, der skal kunne nå sit mål uanset vejrforhold. Hidtil har vi haft succes med denne politik, senest med Kaskelotten, der vandt Horn Kap Race fra Lindham til Skagen i selskab med meget større både og som eneste båd, der har slået Elvstrøms Half-tonner.

Om fremtiden siger Peer Bruun:

– Vi har tidligere været inde på at ville byg-

ge andre både, men det er nok det rigtige at holde fast ved de tre nuværende velegnede og velsejlende typer. Der skal ske ganske særlige ting, for at vi ændrer denne indstilling. Vi har dog eksperimenteret med en lille en-mands jolle og en større Spækhugger, ligesom vi måske kunne tænke os at lave en større to-mands jolle for voksne på størrelse med 5-0-5'eren. Et udvalg af interesserede jollesejlere vil således prøve at finde frem til ideal-jollen, nemlig den jolle, som Flipper-sejlerne vokser op til.

Læs også »i cockpitet« i fTS nr. 1/73. ■

NYE konstruktioner

En norske overraskelse: En klinkbygget Linge-MEKLING

Selv chefdesigneren for Botved Boats A/S Hans Bruun Bertelsen måtte på Hamborg-udstillingen sande, at der ikke fandtes synderlige nyheder på motorbåds-sektoren. Eneste overraskelse var for ham, ligesom for os, Jan H. Linges seneste konstruktion – en klinkbygget daycruiser med enorme pladsforhold med madplads og siddepladser til 10-12 personer. Den hedder MEKLING og er karakteristisk ved sit usædvanligt store cockpit med styrepulten midt i. Dristig, praktisk og svarende til det kommende behov for familievenlige daycruisere.

Hamborg-udstillingen var en bekræftelse på, at den intensive udvikling i de seneste år på motorbåds-området foreløbig har fundet sin afslutning. V-skrog, katedralskrog og alt, hvad det hedder, er til stede, men der er ikke sket ændringer på det område. Motorinstallationerne imødekommer det stadigt stigende behov for marchhastigheder på mindst 15 knob og ikke over 25 knob. Dette gælder såvel halvplanende store motorkrydsere som planende daycruisere. Selv displacementbåde med 8-10 knob ønskes

bragt op på større hastigheder! De klinkbyggede skrog begynder på ny at blive »moderne« – selv om udviklingen går langsomt. En lille tendens spores blandt de hurtigtgående motorbåde: De meget dybe V-former er på retur. Åbenbart tegn på, at forbrugerne ønsker en båd med en gennemsnitlig hastighed af de før omtalte 15 knob. Den lille forkahyt rummer to store sofabøjer. På bb-siden befinder sig bar- og klædeskab. På stb-siden over for toiletrum med ferskvandspumpe og håndvask. Cockpittet er med styrepulten som en slags skillelinje opdelt i to usynlige sektioner, hvoraf agterste (bag styrepulten) omfatter L-formet sofa og bord. Midtskibs (foran den specialbyggede styrepult med alle kontrolorganer) findes et terrasselignende – eller atrium – cockpit, som kan overdækkes med en »Soft-Top«. På bb-siden er placeret en stor pantrysektion med vaskekumme, to-blus kogeapparat, køleskab og rigeligt med skuffe- og skabsplads. Over for på stb-siden er arrangeret en dinette, der giver spiseplads til 4-5 personer. Bordet har teleskop-ben og kan til natten ned-

fældes og omdannes til en stor dobbelkøje. Om dagen kan der midtskibs og agter i alt sidde 12-14 personer.

Det samlede cockpit har en relativt høj karm, som sørger for tilstrækkelig læ og er en behagelig rygstøtte.

Båden er en bamse på 8,35 m længde og arrangementet kan i første omgang forekomme én lidt klodset, men det er det faktisk ikke. Tværtimod er det en perfekt løsning for en bådejer, som gerne vil have sine bekendte med ud på vandet nu og da og på den anden side også gerne vil have lidt rigelig plads til familien til en weekendtur. Da også det agterste cockpit kan overdækkes, kan familien således få to sovesektioner – en midtskibs til de voksne og en agter til børnene.

MEKLING fremstilles hos Kristiansands Mechaniske Verksted A/S, Kristiansand, som oplyser, at der for 1973 ikke bliver nogen importør af båden i Danmark, da hele 1973-serien på i alt 30 både allerede er udsolgt. Prisen i Danmark komplet udstyret til mindste detalje inkl. kaleche, transportpresen-