

TOMMY OG OLES BÅDE
1958-2011



Tommy og Oles både, 1958 - 2011

Jeg -Ole - startede min sejlerkarriere som "tilløbende bolværksmatros" på havnen i Frederikssund allerede i 1956/57, hvor jeg af min mor blev sendt til dans hos "Fru Bötcher" – det var ingen succes - idet jeg snød mine forældre, og løb ned på havnen hver gang jeg havde mulighed for det.

Her sejlede jeg på et strygebrædt og nogle tilfældige tønder, og en gang i mellem var jeg heldig at få en tur med "de store" i en eller anden jolle eller en af kragejollerne i havnen – det var store dage.

Mine forældre opdagede naturligvis snart mit fravær til dansetimerne og besluttede at det nok var bedre at give mig en redningsvest end flere dansetimer.

Samtidig fik jeg mulighed for – ja, jeg var jo blevet 7 år – for at løbe med morgenbrød for min far som var bagermester i byen. Dette blev honoreret, men kun til "halv pris" i forhold til hvad han betalte de faste bude. Jeg cyklede fra Frederikssund til Græse med en ½ krydder til konsulinden til Torstedlund – dette indbragte vist omkring 20 øre.



**1958, 8 år, min første
rigtige båd,
optimistjollen "Fjumse"**

Købt for 250,- kr

**En rigtig
krydsfinerkasse bygget
af Nolly Pedersen i
Jægerspris, og med et
fint blåt bomuldssejl.**

Vi var to der havde optimister i 1958: "Tøj-Ole" og mig, "Bager-Ole". Vi sejlede hver dag hele sommeren og sidst på sæsonen havde vi så godt styr på den nyvundne lærdom at vi også sejlede i endog ret hårdt vejr. Jo, vi kæntrede tit, og lærte værdien af opdriftsmidlet "Flamingo" at kende.

Min bror var snedkerlærling, og hjalp med forskellige træarbejder på jollen, som måtte forstærkes forskellige steder på grund af den megen anvendelse og på grund af at jeg var begyndt at vokes og således påførte jollen større belastninger end den var bygget til.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011



På nederste billede ses det gamle skibsværft i baggrunden.

I Frederikssund Sejlklub, som havde til huse hvor den sydligste af boligblokkene på "Nordkajen" nu er bygget, var vi mange unge som forsøgte at lære at sejle på forskellig vis. Nogle gastede hos andre – væsentligst i piratjoller, nogle kunne skaffe deres egen jolle.

Fra piratjollerne havde jeg lært noget om sejltrim, og jeg var den første optimistjollesejler (lokalt i altfald) der brugte et "rigtigt" bomnedhal (kicking), hvilket fik sejlet til at stå meget bedre.

I en alder af 11 år havde jeg knækket 5 master på jollen – jeg sejlede ofte i blæsevejr.

Personer der i denne tidlige periode betød meget var Nolly Petersen, Louis Maag, hele fam. Buch, Mogens og Erling Sørensen, Apoteker Nielsen, sagfører Thoregaard, og en lang række andre større og mindre notabiliteter i byen.

B. la. Var det nødvendigt med to "stillere" for at blive medlem af Sejlklubben. Når man er så ung som jeg var betyder det noget at to "gamle mænd" stiller sig op, og anbefaler at man optages i klubben.

Når man var medlem, så kunne man også have sin båd på klubbens landareal ved klubhuset, og der var mulighed for at komme ud og sejle med de voksne. – FORUDSAT AT DU KAN SVØMME !!!! – Dette tog Ole Aagaard sig af på en meget kontant måde, idet han tog mig på skuldrene og løb ud af broen og sprang i vandet, hvor han slap mig: Kan du svømme i land ovre på beddingen, så kan du svømme ! Det kunne jeg heldigvis.

Fru Nora Svendsen på badeanstalten kan måske notere sig en vis kredit i denne henseende.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011



Min anden båd, 12 år – OK-jollen "Tao", nr D 64.

Købt i 1962 for 1800,- kr, for midler skaffet ved salget af optimisten (jeg fik vist 400,- for den) + indtægten ved mange timers avisomdeling og udbringning af morgenbrød

Man køber et æble for 25 øre, pudser det, og sælger det for 50 øre !

I denne periode var jeg meget aktiv med sejlads – jeg gastede en del hos Helge Buch, Henrik Freuchen og Kurt Jensen, sidstnævnte førte mig til hans lillebror Steen, og igennem ham mødte jeg Tommy som jeg senere skulle komme til at dele skiv med i mange år.

Da Henning Schachtschabel blev verdensmester i 1964 i Veddelev, så jeg sejladserne fra land og blev så betaget at jeg ville være med med "de store".

Ved Lynæsstævnet trak jeg min jolle på en simpel strandtrailer fra Frederikssund til Lynæs, da det blæste alt for meget til at sejle op gennem fjorden. Over Broen, gennem skoven og til Kulhuse, med Columbus, og endelig til Lynæs. Jeg stod ved siden af Henning, og så at alle højeste sejl på land og trimmede – så det gjorde jeg også – Henning kiggede med !!! Den mast er vist lidt stiv til dig ? Ja, måske men jeg har kun den ene – nå, så må du hellere låne en af mig (han havde 4 – 6 stk.) NÅ, jeg gennemførte, men ikke med noget strålende resultat – jeg var vist lidt lille (vægtmæssigt) til at gøre mig endnu. Senere blev det nu meget bedre, og mit udvalg af master og sejl voksede.

Louis Maag – der dengang var "mindst 70" , og et af dansk sejlsports koryfæer var vildt imponeret over at jeg kunne vælte jollen, rejse den op og sejle videre uden vand i jollen – det var nu noget jeg havde set Paul Elvstrøm gøre, så æren var ikke min.

OK jollen beholdt jeg kun 2 år, fordi kølbådssejladserne havde fænget mig – hvorfor man vil altid det der virker umuligt – hvordan skulle jeg få råd til en kølbåd ?

Jeg lagde nu ikke jollerne helt på hylden, men i en periode koncentrerede jeg mig om gasterollen som jollesejler.

Øresundsuger med Erling Sørensen i "Heia" og med Henrik Freuchen i "Chirocco" mange lokale stævner med mange andre.

I 1965 kom jeg også i lære som bådebygger hos Oscar Brandt-Møller på værftet i Skovnæs i Jægerspris

Tommy og Oles både, 1958 - 2011



**Tommy som en glad knægt
foran sin Lynæs-jolle, som vist
var en konfirmationsgave.**

Pigen er vist Tommys søster

Tommy var kommet i lære som blikkenslager i 1966, og måtte få sin mester til at kautionere for et lille lån for at Tommy kunne få sin juniorbåd.

Jo, vi havde ingen penge, men masser af gå – på mod, og vi var ikke bange for at arbejde for sagen, hvis det virkelig betød noget.



**Tommys juniorbåd, J 118,
"Plys" som han købte af Jens
Ågesen i 1966**

**Det kostede mange cykkelture
med købmandsvarer fra
"Købmanden på Færgevej", og
god vilje fra både forældre og
arbejdsgiver.**

15 år – jo det var en brydningstid, men jeg var så optaget af både og sejlads at jeg næsten ikke opdagede pigerne – stævner overalt i landet, nye erfaringer på arbejdet.

Jeg opdagede også "Sjælland Rundt" – en stormfuld affære i 1964, hvor jeg sejlede med N. E Thoregaard. Men hermed var sejlads på større havdybder også introduceret. Senere skulle dette blive en stor del af min sejlerkarriere.

I 1965 var det med FD2 "Gill" som Otto Aabjerg havde erhvervet, (står nu som museumsskib på Tåsinge) - ØV

Tommy og Oles både, 1958 - 2011



Tommy byggede en rigtig lækker "pram" til at ro ud til juniorbåden, der jo lå for svaj, dels fordi det var tættere på, dels sparede man jo havnepengene.



Tommys jolle på vej ud fra Lille Færgevej til juniorbåden.



Juniorbåden, J 26, 1965.

Båden stod i en lade i Roskilde, og så forfærdelig ud.

Jeg tror at jeg gav ca 5.000,- for den – igen skaffet ved salget af OK-jollen samt avisomdeling og som brødbud i vinteren og foråret 65. - Samt et klækkeligt bidrag fra mine konfirmationspenge.

Man køber et æble for 25 øre, pudser det, og sælger det for 50 øre !

Tommy og Oles både, 1958 - 2011

Båden blev hurtigt en af fjordens hurtigste og smukkeste – godt hjulpet på vej af dels nyindhøstede erfaringer som bådebyggerlærling, og ikke mindst af O. Brandt-Møller velvillige indstilling.

Ny mast, nyt ror, nyt dæk, nyt ruftag, og et utal af nye lister og en grundig afslibning og nylakering

I 1967 indtraf en katastrofe i oktober: en orkan rasede over landet, og "væltede det halve Rold", og også det meste af Frederikssund havn. Min båd knækkede masten i kollisioner med andre master, båden fil smadret friboret og en del af dækket, men holdt sig flydende.

Tommys båd led også svære skader, men lå et bedre sted i havnen, og det var mest dækket og alle lister der tog skade.

Straks fra arbejde tog jeg ned i havnen, og da var det "blot" storm – men bådene lå ad helvede til, og gnuppede sig op af hinanden. Ydermolen var af træ, og gav kun lidt beskyttelse. Her under aften væltede yderbroen, og mange både sank. Jeg var lige ved at hugge hul i kølbordet, så min også sank – det så ud som de sunkne både led mindre skade – men min båd var fuld af Flamingo, så - - - .

Kl. 05.00 om morgenen tog jeg båden på land godt hjulpet af både havnefoged og mange sejlervenner.

På arbejdet kl 06.30, fortalte jeg om katastrofen, og "Mester" agerede straks: Kl 12. 30, kom vognmand Holmstrøm med min båd og satte den ude på pladsen

. – Har du forsikret den båd ??? – jo, det havde jeg jo. Så tog han over, og selv om det blev til en del overarbejde, så udvirkede han at jeg fik nyt dæk og ruf, ny mast, nyt ror, 2 nye bord i klædningen uden at det kostede mig andet end arbejde.



J 26 "Defiant" efter katastrofen i 1967

Tommy og Oles både, 1958 - 2011

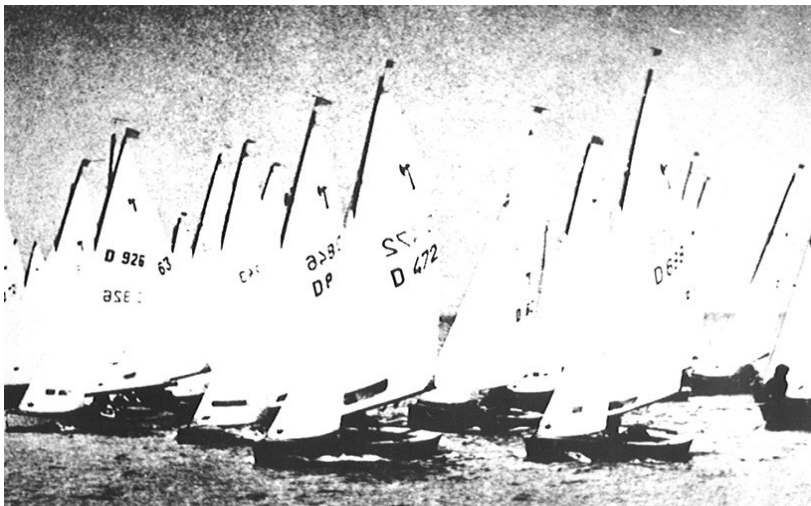


Tommy i J 118, Plys med det nu nedbrændte Bi-lidt i baggrunden. Billedet må være taget efter at Tommy havde haft båden i nogle år, for der er næsten nye Hamlet Sejl på



Min egen J 26, som oprindeligt var bygget til Baron Wedel-Wedelsborg, og bygget i oregonpine. Billedet må være fra 1966, for jeg kan genkende det nye øverste bord i bagbord side som blev udskiftet i 65.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011



Samtidigt blev det til mange sejlads i piratjolle, her sammen med Finn Larsen i "Økse D 472 under DM i 1967 (tror jeg)

Jollesejladsen var på ingen måde opgivet, men først i slutningen af 1960-erne fik jeg mulighed for selv at finansiere mere end én båd – et forhold som jeg stadig lider lidt af. Det var blevet "moderne" at sejle finnjolle, og i starten lånte jeg mig frem blandt klubkamerater, men da en glasfiberfinnjolle fra Elvstrøm var meget dyr for en 17 -19 årig knægt, så blev jeg meget glad da en jolle der havde været havareret (masten var røget ud af mastespolet og havde flækket dækket op og lavet et lille hul i skroget) blev til salg for 1000,- Den købte jeg.

Reparationen tog en uge af sommerferien, men så var jeg sejrende i Finn D 42. Jollen viste sig noget blød i hele skroget så den blev skiftet ud med nr 9, en dejlig mahognyjolle, som desværre var for tung, men som sejlede som en raket på kryds i frisk vind.

D 30 blev købt og det var et dejligt skiv. Den var helt gennemhærdet (hvad D 42 åbenbart ikke var), og stiv som støbt af beton. Jollen solgte jeg (desværre) til en tysk sejler efter et stævne i Medemblik i Holland.

Prisen var så god at jeg ikke kunne sige nej.

Man køber et æble for 25 øre, pudser det, og sælger det for 50 øre !

D 86 købte jeg af Henrik Freuchen. Jeg havde haft lånt jollen mange gange og viste at den var i orden.

Jollen havde jeg i flere år, men fik ikke sejlet helt så meget som jeg gerne ville, dels fordi jeg var begyndt at læse, dels fordi Piratjollerne nu var begyndt at blive interessante. Juniorbåden havde jeg solgt i 1970.

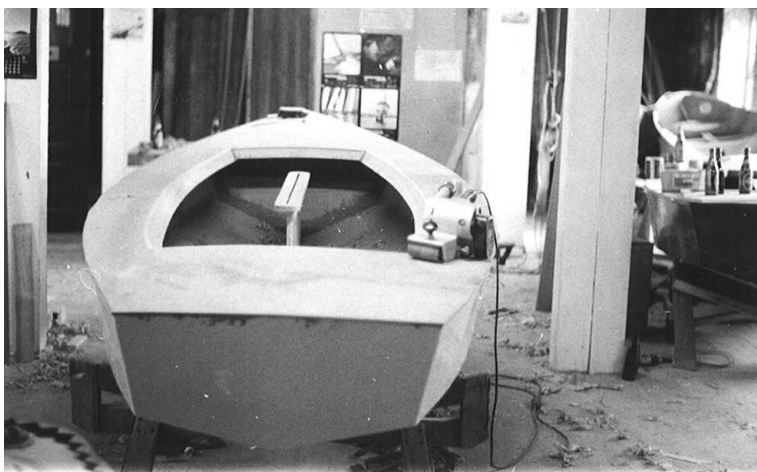
Jeg tror også at jeg havde opdaget at der var nogle skabninger der var piger – det var jo interessant.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011



I alt 4 Finnjoller er det blevet til: nr 9, 30, 42 og 86. De to første har tilhørt Henning Wind.

Fra først/midt i 1970erne begyndte vi at bygge priatjoller. Først i en lade til en bondegård i Kvinderup, hvor vi støbte skrogene i fiber med balsa mellemlæg, dernæst i Per Risvangs forældres garage hvor de blev apteret – det blev nogle af landets bedste joller og var efterspurgt, da vi samtidigt vandt mange stævner med dem.



*Man køber et æble for 25 øre, pudser det,
og sælger det for 50 øre !*

Sammen med Per Risvang blev der også bygget mange piratjoller. 9, så vidt jeg husker.

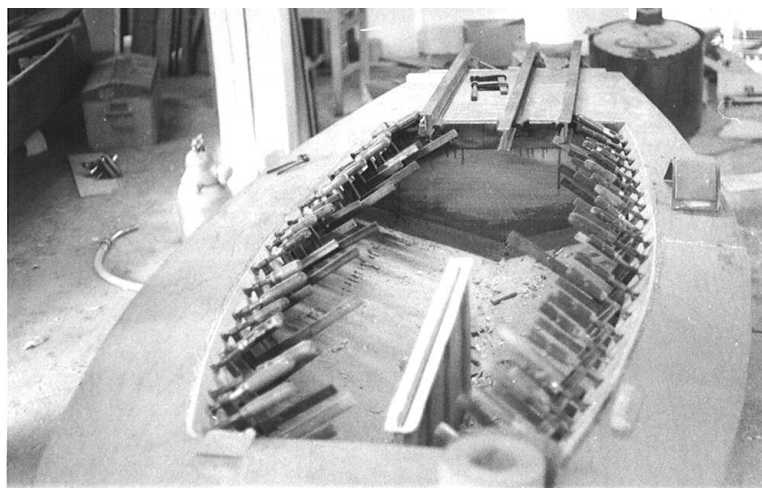
De smukkeste og lækreste blev solgt i Tyskland, når vi havde været nede og "rydde præmiebordene".

Byggeriet og fortjenesten ved salget finansierede dels en begyndende værktøjssamling, dels min egen nye piratjolle D 947.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011



Piratjollebyggeriet fortsatte, først hos Per Risvang i forældrenes garage, senere i Tommys forældres ejendom på Holmensvej, hvor de generøst overlod en del af en faldefærdig sidebygning til os.



Her fra den sene periode, hvor jeg er taget til Århus og hjælper Per med at bygge D 990 i Mejlgade i århus.

Båden fik det dejlige navn "Rosa Luxemburg", hvilket gav ejeren mange problemer ved toldgrænserne.



Min egen jolle D 947 "Scandale", som her står på land med de nye Green Sails oppe. Båden har endnu ikke været i vandet fordi det var frosset til is.

Båden var blå med mahognydæk og med skrå karme, Lidt under minimumsvægt og med rustfrit sværd.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011

Jollen var "state of the art" med 4 bailere, 12 opdrifts pølser, taktikkompasser nedfældet i dækket, hængehåndtag, hurtighal på spilerfaldet, justerbare hængestropper og en masse ander smarte detaljer. Finn Larsen og jeg sejlede den i nogle år og blev nr 2 til EM som bedste resultat.

Per Risvang og jeg ville lave et "påskestævne" for piratjoller i Frederikssund, men det faldt sådan ud at det endte med et brud med Sejlklubben: Vi kunne ikke få lov til at låne mærker og en dorry, og ej heller at få adgang til klubhuset. Det endte med at Roskilde Sejlklub trådte til og gennemførte den praktiske del, men jeg blev så forbandet på de gamle stivstikkere at jeg meldte mig ud.

Nu havde vi sejlet hele vinteren i Sundby Sejlforening (hvor jeg også var medlem), og så skulle sådan noget vatnisser ikke ødelægge det hele. Jeg meldte mig ind i Roskilde Sejlklub

MEN kølbådene havde jeg ikke lagt på hylden – helt tilbage i 1965 (15 år) havde jeg fået den nu meget gamle Louis Maag til at introducere mig til Wiliam Berentsen.

I begyndelsen blev det mest til sejladser på fjorden, når han manglede en gast ombord, men senere kom jeg med til stævner i hans 5,5 meter R yacht. Det var luksus for en stor knægt ! Vi sejlede til stævnerne i hans 12 m R "Karama" – som var bygget hos Molich til A.P. Møller, men som Berentsen nu havde overtaget. Der var fast mand ombord, der sørgede for madlavning og så videre.

5,5 eren blev kørt på en af Jernstøberiets lastbiler til nærmeste by med en kran og søsat der. Vi riggede og sejlede ud til "Karama" der dermed blev hotelskib.

Der var ikke mange stævner på en sæson, men der blev gået til den når der var mulighed for det – ofte 14 dage – 3 uger af gangen, med sejladser hver dag, og her deltog cremen af al verdens sejlspor i de dage – brdr Sundelin, Kong Olav, Schumann, R. Seine og mange zweitsere –italienere og amerikanere som jeg ikke husker navne på nu.

Fjerne stævner var med ophold på små hoteller/vandrehjem, som direktøren havde booket hejmmefra.



I 1966 og 67 havde jeg fornøjelsen at sejle i Wm. Berntsens 5,5 mR båd, en helt ny Lüders design, bygget i mahogny hos Brdr. Ohlsson. Vi deltog 2 gange i VM og King Olavs Cup, med 2. og 3. pladser som et rimeligt resultat, men Paul Elvstrøm vandt VM i 1969 med Berntsens gamle båd, Web III, (vores reserve/træningsbåd) - den nu står på Valdemar Slot. ØV Igen !!!!

Billedet viser Web IV ved et stævne i Cannes.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011

Tommy havde også gang i karrieren – H. Willum Nielsen og "Concha" og senere "PAM" havde vist sig på havkapsejladsbanerne, og Tommy havde fået en tjans med – især PAM, der var en smuk Sparkmann-Stephens konstruktion bygget hos Walsted.

JO, JO , vi legede med de store !!!

Der blev stadig bygget både – jeg hjalp Jens Ågesen med at bygge FD 483 Karen – opkaldt efter hans yngste datter. Vi stod i et presenningsskur op jollepladsen i Frederikssund, og lillejuleaften blev den sidste klinke sat i da klokken rundende midnat.

Hermed var et vædemål vundet: Jens havde vædet med en lang række sejlere om at båden var klædt op til jul !

Tommy og jeg sejlede mange havkapsejladser med forskellige ejere af store og mindre både, jeg mest med Thoregaard i hans gamle tunge kutter "Giga" og FD 2 Gill og Otto Åbjerg – egentlig kaldte vi båden for UD 2 fordi den var meget utæt – der skulle gerne 4 mand til at sejle den på åbent vand, én til at styre og 3 til at øse !.

I denne periode (1969 – 1972) blev jeg også introduceret til den svenske vestkyst, gennem mange sejlferier med Åbjerg og Ågesen. Et par finnjollestævner i Marstand og ved Tönsberg i Norge, som resultatmæssigt ikke blev det helt store, men som bragte mange gode venner i sejlerkredse.

Men arbejdet kræver også sit, og når man – i alt fald dengang – er i midten af tyverne, ja, så begynder man at stifte familie !

Nå, - først var jeg lige et smut i det gamle Iran – udlånt af min arbejdsgiver til et lokalt firma der havde købt licensrettighederne til at producere "Modulbeton" elementer. De kunne dog godt bruge lidt hjælp til at bygge fabriksanlægget i Isfahan. Arbejdsmæssigt var det hårdt, men det gav godt på bankbogen.

Vi blev smidt ud af landet da Komeimy begyndte at røre på sig, og pludselig stod jeg hjemme i Jægerspris, og der var DM i piratjolle om 2 dage – Hold da kæft for et stormvejs- stævne, men vi vandt ikke (Per Risvang og jeg sejlede sammen).

Jeg solgte finnjollen, lige efter DM i Pirat, og begyndte at tænke mere på kølbåd. Efter min udenlandstur var jeg mere ved "muffen" end jeg havde prøvet før, og med et nyt job, penge på lommen, og en god portion erfaringer rigere købte jeg folkebåden i den sene vinter 1975. Båden var et objekt i en skilsmisse, og den skulle bare sælges for at sælgeren kunne komme videre i sin tilværelse.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011

Båden stod i Sletten Havn, og efter en alm. Istandsættelse røg den i vandet, og Kåre Olufsen, hans kæreste Jette og jeg sejdede den hjem i begyndelsen af maj.



Folkebåden FD 537 som jeg købte i 1975

Bygget i 68 af Knud Olsen i Æbeltoft, og hans absolutte svendestykke.

Jeg omdøbte den fra "Den Gale Munk" til "Scandale".

Der blev slebet og pudset en del, i de første år, og båden har altid fremstået som en af landets flotteste træbåde.



I 1982/83 blev Tommy medejer af båden (jeg havde ingen penge og var lige blevet far, og vi sejlede jo alligevel altid sammen).

Dette blev vel det egentlige startpunkt for vores både.

Der er igennem årene bygget flere master og købt nogle sejl, men bedre end nr. 10 til DM var vi nok bare ikke.



Scandale var en meget god båd og altid tæt. Vi deltog altid i DM og et par Guldpokalsejladser er det også blevet til.

I en årrække var Kjeld fast gast, og med sine 100 kg, og en højde på over 2 m, samt muskler som en bjørn, var vi godt hjulpet når det blæste (men i stille/let vind – uha- uha).

.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011

Der var mange erindringsværdige sejladser med "brædestakken" – min lillebror Søren, og jeg sejlede den til Assens fra Jægerspris i pis-øsende regnvejr og vindstille. Hele sejladsen foregik for påhængsmotor, en 4 Hk Mercury. Cockpitteltet blev sat ved Lynæs, og blev stående til vi fortøjrede i Assens, eller endnu værre: da Tommy og jeg sejlede den til Nykøbing Mors for at sejle DM.

- Vi havde arbejdet som små bæster op til ferien, som startede med et aftensmåltid hos mig, ledsaget af gode mængder øl og så videre, så afsted, gennem broen kl 19.00, brobajer og en Gl. Dansk. _ Det blæste af He.... Til fra SW, men foreløbig var det jo fint. Vinden drejede selvfølgelig mod NW efterhånden som vi kom op igennem fjorden, og var vel kuling da vi stak næsen ud i Kattegat.

Nu var vi jo ikke bange for lidt kryds i frisk luft, og vi tog nogle bajere og snapse så vi var vældigt kry, men allerede ved Hesselø var søen så voldsom at rorsmanden måtte have livline på for ikke at ryge overbord i den høje og meget skæve søgang.

Jeg gik på "spanden" i kahytten ved 23. tiden, Kors et svineri, men det lod sig ikke udsætte. Det var så galt at jeg – for førstegang som voksen- blev regulært søsyg, og ofrede al den gode aftensmad- dog i læen. Dette bekom Tommy så ilde, at han også måtte ofre ½ time senere. Føj hvor det blæste.

Vi bestemte os for at gå til Grenå, men hvor fanden ligger det ??? – vi havde ikke prioriteret navigationen ret høje i nogle timer, men ud på den tidlige morgen dukkede Djursland op, og vi fortøjrede sennere i den gamle fiskerihavn, men båden lignede noget "katten havde slæbt med ind".

Senere på dagen lettede vi mod Limfjorden, men der var kryds, og modstrøm, så det tog sin tid, og pludselig så jeg de varslede fyr: 2 fl./5sek, og var sikker på at vi var ved Hals Barre. – Men god morgen ! Vi var på vej ind i Mariager fjord !. Topnavigation – men dengang var fyrkarakteren den samme begge steder.

Vi fortøjrede ved en bundgarnspæl ! – Suppe og nogle timers hvil.

Resten af turen forløb uproblematisk, selvtiliden blev genoprettet, og hjemturen fra Nykøbing Mors vil vi huske længe: 19 timer med spilerstagen oppe fra havnen i Nykøbing til Dyrnæs.

- Eller da Mogens Sørensen og jeg sejlede Scandale fra Jægerspris til Nykøbing Sjælland i stiv kuling, og flækkede nr 2 bord over kølbordet p.g.a. en knækket bundstok under mastesporet.

"Nu skal det gøre godt med lidt frugt og lidt vin" sagde Mogens: Saltgurker og brændevin.

Nå, bundstokke, mastespor og bord blev skiftet, og alt blev godt igen.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011



En fed dag, hvor vi fører ved DM i Kastrup – det var Kjeld der havde åndsnærværelse nok til at forevige dette skønne øjeblik – Vi vandt sejladsen, men ikke DM

Vi solgte folkebåden i 1987 til en sejler i Roskilde (en snedkermester der stillede den ind ved fyret i hans værksted hele vinteren)

Båden sank da den blev søsat.

Vi fik vist 87.000,- for den, hvilket var noget mere end den havde kostet. Hermed havde vi igen bevist at man ikke taber penge på både der er i orden og som bliver vedligeholdt.

Man køber et æble for 25 øre, pudser det, og sælger det for 50 øre !

Tommy og Oles både, 1958 - 2011

Jollesejladsen var lagt noget på hylden, og ønsket om en større båd – og en båd der egnede sig til havsejlads havde længe været et varmt evne. Folkebåden blev brugt en del på åbent vand, men den var ikke stor ! – Til gæld kommer den altid hjem !



Allerede inden vi havde solgt folkebåden, havde vi – i en landsby lidt udenfor Uvelse på midtsjælland - købt et tomt Grindeskrog med køl og ror (vi gav vist 11. 000.- for det).

Vi havde mere plads og en mere tur-egnet båd

Her ses det færdige resultat af 1 års anstrengelser. Vi havde - igen skabt en lille formue ved vores arbejdsindsats.

Hjem kommer en Grinde også, men den mangler sejlareal, så da vi købte skroget var vi fast besluttede på at den skulle have en anden rig end standardbåden. Vi ville lægge trædæk (teak) og give den en mahognykahyt.

Vi glemte nu ikke kapsejladsen, og kunne ikke rigtigt forlige os med standardbådens ringe sejlføring, så vi riggede med 1,5 m højere mast, og lidt længere bom samt en 110% krydsfok

Med den rig vi havde tiltænkt den ville den – efter de gamle regler faktisk være en 48 m² klassepidsgatter, hvis ikke den havde haft delt lateralplan, noget som udtrykkeligt var forbudt i klassebestemmelserne – så den gik ikke.

Cockpittet blev kraftigt inspireret af folkebådens – helt i borde, og dybt.

Der var en ting vi ikke havde erfaring med – nemlig en indenbordsmotor. Vi havde kun haft en påhængsmotor (4 hk Mercury) på folkebåden, men det var nok ikke den rigtige løsning i

Tommy og Oles både, 1958 - 2011

en grinde. En ny motor lå udenfor budgettes muligheder, så vi begyndte at se os om efter brugte maskiner.

Endelig fandt vi en 12 hk Yanmar, encylinderet, ganske vist, men den var til at komme i nærheden af – økonomisk. Vi tog til Gilleleje en kold vinterdag – maskinen lå i en fiskejolle der var så rådden at vi kun vovede at sejle en prøvetur i havnen. Hvis man trådte på et spant, fossede vandet ind i jollen, men motoren gik fint.

Vi hev den ud, og betalte vist 7 – 8.000 for den. Herefter gik den direkte til Værløse Flyvestation, hvor en mekaniker havde lovet at give den en overhaling. Tak for det !

Tommy havde på ny vist sine evner udi stål og lignede – han havde udført en kæmpe stålplade som kølforstækning, svejset bundstokke på og et solidt mastespor. Hele dette arrangement blev anbragt i grinden, og lamineret inde i glasfiber – det blev vi glade for mange gange siden.

Der blev tænkt mange gode tanker, og familien blev vist også sat på en kraftig prøve – vi byggede både dag og nat, men det skulle lykkes, og det gjorde det da også

Det kneb nmed at holde økonomien inden for den sum vi havde fået for folkebåden og både Tommys "bagland" og mit måtte yde en ekstra skærv for at vore ambitioner kunne opfyldes – tak til alle dem der hjalp. Vi behøvede det.



Båden blev bygget hjemme i Oles baghave i et "skur" opført til lejligheden.

(det var ikke smukt).

Da vi til sidst fik båden i vandet, var vi så pavestolte at vi vist begge kneb en tåre. "Ellipse" som vi døbte båden – kraftigt inspireret af faconen - var et dejligt skib som vi sejlede med i en årrække. Egentlig lavede vi vist kun én ting om på den efter bygningen, nemlig roret ! det stupide rør den har som standard kan jo ikke styre en skid !!! Vi skar skegget af og lavede balanceror – igen med Tommys evner som smed på højeste prøve – men nu styrede den som en Soling. Vi fik også anskaffet en spiler fra en Ylva (tak til Mogens for god hjælp med dette)

Tommy og Oles både, 1958 - 2011



Her er "Ellipse" på en skarp spilerskæring på en af de mange kapsejladser vi deltog i. Aftenmatcher hver tirsdag, lokale stævner på Roskilde- og Issefjorden samt Fyn Rundt, Hesselø Rundt o.l. som faste begivenheder.

Vi fik mange mange 1 pladser.

Hvad de færreste sikkert tror, så var "Ellipse" fænomenal på kryds, hvor vi aldrig mødte nogen vi ikke kunne "snotte" fra en sikker læ stilling. (Ylva og Molich 10M incl)

MEN på rumskøds var den en død sild. Højest 7,2 knob kunne pines ud af den, selv i meget frisk vind for spiler.

Det var også i Ellipse at vi første gang stiftede bekendtskab med fænomenet elektronisk navigation.

På en sejlad der hed "De 4 øer rundt" fra Lynæs, rundt Sjællands Rev, neden om Sejerø, Samsø, Hjelm og nord om Hesselø og retur til Lynæs, havde vi Kaj Koldborg med som gast. Han havde fået en AP-navigator (det gamle Decca system), og den havde han taget med. Vi troede ikke meget på "kassen", men da vi i tæt tåge skulle finde tre koste som skulle holdes "gode", så satta Kaj positionen ind i navigatoren, og sørme om vi ikke fandt kostene – ja vi nærmest flækkede dem – vist virkede systemet, og i 1985 eller 86 havde vi selv fået installeret sådant et "dytteværk".

Grinden havde også en anden luksusinstallation, nemlig et oliefyr ! Rietta og jeg var tidligt blevet enige om at sådan en ting måtte vi have – vi var dygtigt trætte af kulde og fugt, og det var en stor succes.

I Ellipse begyndte en tradition som endnu holder ved – vores sommerture til Sverige og eller Norge.

Det var også på en sådan tur at jeg begyndte at spekulere over om det var Ellipse vi skulle "begraves" i. Det var svært at finde sig i at båden reelt havde en max fart på 7 knob, og jeg fandt også at man var langt fra vandet p.g.a. det høje fribord.

Heldigvis viste det sig at Rietta og Tommy ikke løb skrigende bort da jeg en aften præsenterede mine ideer. Faktisk blev det en inspiration, der medførte at vi to år gik på jagt efter egnede byggematerialer – teak, mahogny og andet.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011

Grinden var nu ikke sådan at få solgt ! vi havde annonceret i flere danske blade, og der havde været en del henvendelser, men ingen førte til noget salg. Så prøvede vi at annoncere i "Die Yacht" i Tyskland – det hjalp, faktisk ringede den første mulige køber kl 04 30 om natten den dag bladet blev udgivet. Nå, efter 3 ugers forhandling var Ellipse solgt til Hamborg. Vi måtte lave en prædikestol og en agterpulpit, samt montere en ekstra lanterne for at få den pris vi ville have.

Vi solgte grinden til tyskland for ca. 325.000,-

Man køber et æble for 25 øre, pudser det, og sælger det for 50 øre !



I 1991/1992 begyndte vi tankerne om den ultimative turbåd.

Den skulle være hurtig.

Den skulle være smuk.

Den skulle være i træ

Den skulle være til at tumle for én mand.

Den skulle være komfortabel for op til 4.

Sådan en båd kunne vi ikke finde på markedet (indenfor vores økonomi), så det blev til et selvbyggerprojekt der ville noget.

Selvkonstrueret (med nogen hjælp), og selvbygget – på alle måder "self made"



Modellen blev bygget på samme måde som vi havde tænkt at benytte til den "store" båd, nemlig som en diagonallimet træbåd. Modellen står stadig på mit loft og har det godt.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011

Vi fik hjælp til konstruktionsarbejdet af Svend og Anders der studerede på Teknikum i Helsingør. De lavede spanttabeller og de nødvendige linietegninger.

Et sted at bygge den var et meget større problem, men blev, efter mange mere eller umulige alternativer, løst ved at vi "lejede" (læs: lånte) et gammelt blikkenslagerværksted midt i Frederikssund. Et sted, hvor vi måtte lave en tilbygning for at båden kunne være der, og hvor vi måtte rive en del af facaden ned for at få båden ud når den engang var færdig.

Ingen der ikke har prøvet det ved hvor mange "sære" ting der skal skaffes og hvor mange uforudsete problemer der dukker op, men hvis der er en vilje er der også en vej – det fik vi da lært.

Vi påbegyndte byggeriet i juli 1993, og "Duo" blev søsat i april 1995.



"DUO" er nok det mest gennemtænkte og perfekte skib vi nogensinde har været i nærheden af. 12 m lang, 2,75 bred og 1,75 dybgang. Ca. 5 tons, med 2,2 tons bly i kølen.

Diagonallimet, af Kaya mahogny med yderlag af Arburetanga. Køl og stævne af eg, og dødtræ af Afromosia.



Brug West Systems Epoxy.

Topfarten blev nået i kuling fra Christians Ø mod Ætklippan, - to reb i storsejlet, og fokken rullet 5 omgange ind: 18, 3 knob i snit over 18 sømil.

Slå den !

Om "Duo"'s bygning har jeg skrevet en længere afhandling, så den vil jeg ikke gentage her, men blot konstatere at det er et fantastisk problemfrit skiv (da de første små

Tommy og Oles båd, 1958 - 2011

børnesygdomme var rettet). Vi brugte helt minimal tid til vedligeholdelsen, og alligevel så lignede den en million - altid.

Vi nåede at slide to fokke op, men genøjsen og den sidste fok fra Carlsen, og det originale storsejl fra Diamond var i fremragende stand til det sidste.

Vi regnede egentlig med at beholde den båd "altid", men Oles ben blev dårligere og dårligere, og til sidst var jeg utryk ved at sejle den og især ved at gå på dækket af den. (der er ikke "stakit" på en skærgårdskrydser). Vi havde også – i oplyftede stunder – talt om at en "fed motorsejler" kunne blive aktuelt en gang - -- langt langt ude i fremtiden.

MEN alting har en ende, og i vinteren 2006/2007 så jeg en nat vores drømme pensionistbåd til salg på "nettet". Hvad gør en passioneret sejler så ?

Det var ALT for tidligt, men chancen for at den kom til salg om 4 – 8 år ??? hvad var det – og hvordan ville den så se ud ??

Per blev kontaktet – jo han kendte naturligvis båden – den er god nok!

Tommy og jeg gik rundt som katten om den varme grød i flere uger.

I mellemtiden havde jeg fundet en gammel rojolle i en container ovre hos Per Brand-Møller – jeg tror at jeg havde bygget den i 1965 under min læretid, men vi byggede en del af dem, så det kan have været ander der byggede den.

Jolle kom hjem i mit værksted og blev sat i stand – det var godt at have noget andet at tænke på medens "de store tanker" gik på vandring.

Man køber et æble for 25 øre, pudser det, og sælger det for 50 øre !



Tommy og Oles både, 1958 - 2011

Det viste sig at Tommy heller ikke havde glemt annoncen, og efter mange overvejelser:



Ja, vi var solgt.

Takket være Rietta, som vist var træt af at høre på os, tog vi over til Aarhus (Kaløvig) og så på "prammen". Det var en god beslutning, og i løbet af januar/februar havde vi handlet. "Strix" – som dengang hed "Madame" var kommet hjem.

Vi lånte pengene, og købte skivet, sikre på at vi havde solgt Duo i løbet af sommeren.

Strix – ja det var nu ikke officielt navn endnu – blev sejlet hjem fra Kaløvig en kold og stormfuld lørdag d. 12 marts. Det blæste 28 sekm fra både Sj. Rev og Hesselø, men fra vest. Vi susede hjem for fokken alene. Det var blevet mørkt da vi nærmede os Rørvig, som vi havde udset os som nattehavn. Her fandt vi ud af at sælgeren havde været meget nervøs over at vi kunne finde på at sejle i så hårdt vejr (han havde aldrig sejlet i over 8 sekm), så han havde ringet til min hustru – der havde beroliget ham med – de er sgu skøre de to - de sejler ud i lige meget hvilket vejr som helst – nå vi fik telefonisk kontakt, og alle blev beroliget.

Fra Rørvig gik det mod Skovnæs, hvor vi fik en strålende modtagelse af "alt hvad der kunne krybe og gå" – og stolte var vi – jo, jo – Per var vist også tilfreds med at "den var hjemm

MEN den skal sgu da ikke hedde noget som er navnet på affaldsposer på dametoiletter – vi omdøbte den til "Strix"

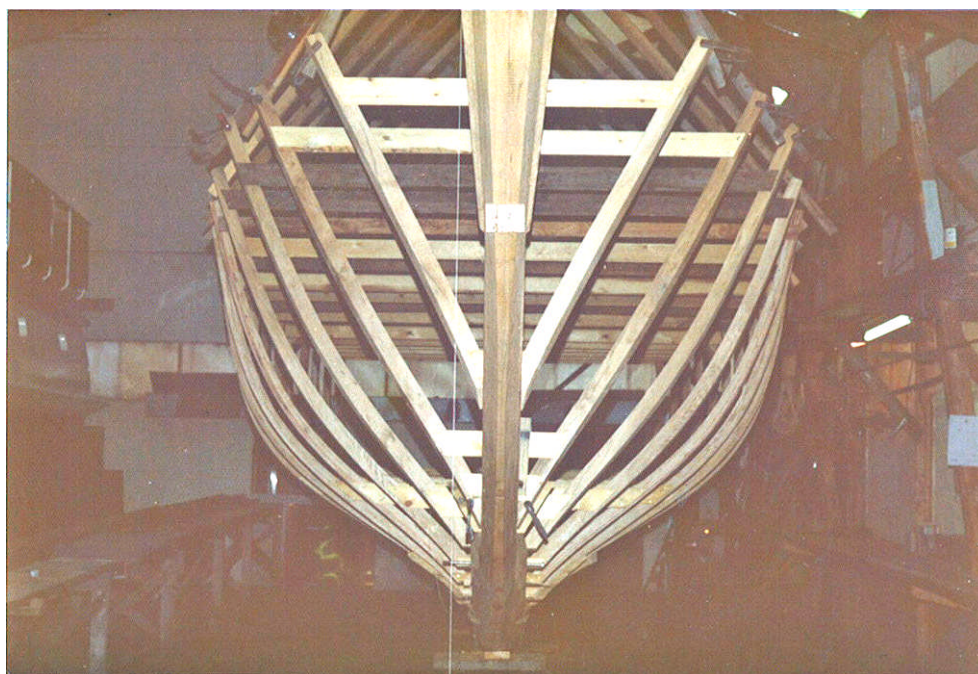
Tommy og Oles både, 1958 - 2011

Umiddelbart efter at vi havde overtaget båden fik vi nogle fotos fra den oprindelige ejer og bygherre Preben Elkjær i Dragør.

Billederne viser lidt fra bygningen på værftet.



Agterstævnen i Iroko eller Afromosia.



Spantrest og klar til opklædning i 2 lag 15 mm mahogny

Tommy og Oles både, 1958 - 2011



Under opklædning



Her opklædt og med svøb og bundstokke isat.

Nu forestår et godt stykke arbejde med afpudsning af alle træoverflader og lakering af skroget.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011



Lakeringen er i gang – det er Oscar i brunt arbejdstøj og – antageligt - ejeren i sort jakke



Her er dækket lagt, rufkarmene og hovedskot isat. Det er Henning Holmstrøm der udfører det meste af arbejdet.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011



Apteringen tager form.

Vi ved godt hvilket enormt arbejde det er at lave en sådan One-off båd (selv om Strix vist er nr. 4 motorsejler efter dette design. Jeg har stadig modellen af nr 1 hængende på mit værksted).



Blot som illustration: der skal 66 skruetvinger til at kantline en dør.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011

Straks efter hjemkomsten med Strix, gik en lang serie af ombygninger og opdateringer i gang. Jeg havde betinget mig at der kom bovpropeller i, da jeg stadig forventede at skulle sejle det meste alene, og på en båd på næsten 8 tons skal Rietta heller ikke stå med en fod eller en hånd imellem båd og kaj. Det gik fint med indbygningen, og den har vi siden været meget glade for. Toilettet (model 1977) blev også udskiftet, til stor glæde for Rietta og Co. Vi trumfede også igennem at der blev installeret et oliefyr – succeen fra Ellipse og Duo blev videreført – jeg hader at fryse og være våd.

Sæsonen 2007 bliver husket for den megen regn – jeg havde 6 timer 40 minutters tørvejr på 19 dage!!!!. Tommy var lidt heldigere senere på sæsonen, men varmt – nej.

Ellers havde vi bestemt at vi ikke ville lave noget om før vi havde sejlet en sæson i båden, men da var ønskelisten også lang – meget lang, så vi måtte prioritere.

Den første nyanskaffelse var derfor en bådevogn som både kunne køre på skinner og på gummihjul. Den byggede vi af undestellet til en gammel godsvogn fra DSB – den havde kørt med grus/sten til vedligeholdelse af sporene og var umådelig solid og tung.

Først og fremmest var der et problem med lamineringen af stævnen – den var simpelthen begyndt at gå op i limningerne – vi havde godt set små tegn herpå da vi besøgte den i Århus, men skaden var større end først antaget. Vi opgav at køre en sag mod sælgeren, selv om advokaten sagde at vi ville vinde den, men retsgebyrer, advokatsalær og bøv! med at føre en sag i Viborg Ret gjorde at vi opgav at få ret – vi udskiftede stævnen i stedet.

Dernæst skulle maskinen ud og efterses – der skulle renses ud under den, og installationerne – både el, diesel og vand skulle omgøres. Vi hev den ene dieseltank ud (der er nu kun 250 liter ombord), og brugte pladsen til nye batterier, køleskabskompressor o.s.v. Hermed var en hel kistebænk blevet fri til andet formål.

Mekanikeren sagde at motoren havde det godt, og at han ikke ville skille noget unødigt, men vi fik monteret en ny generator der lader med 90 A. Den gamle kunne kun give 12 A.

Det var super heldigt at vi kunne stå inde i Pers grønne telt, ellers kunne det næppe have ladet sig gøre. (vi står der stadig om vinteren).

Lidt lakarbejde blev det også til, og for at det ikke skulle blive for let og nemt, så brændte vi al bundmalingen af båden – der var 30 års gammel maling på.

Skroget er faktisk flottere under vandlinien end over, hvor den har fået enkelte skrammer.

Nå ja, jeg glemte at vi også måtte ommontere alle de gode spil og lignende som den forrige ejer havde købt – han havde skruet dem fast og uden gummi imellem beslag og dæk. Desuden kunne vi montere de instrumenter som han havde købt, men ikke monteret.

Vi købte selv en kortplotter, så nu var vi godt dækket ind.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011



Den fine instrumentkasse ved rattet med betjening for bovpropelleren, ekkolod, log og kortplotter.

Vi fik et brev fra den nye ejer af Duo med et par fotos –han er glad for den. Han har fået bygget en bådevogn til den og han har købt en fint telt som den kan sove i om vinteren.

Havde jeg glemt at vi jo havde måtte tage en ældre men meget fin Vindø 32 i bytte for at få handelen med Duo til at gå i orden ? – nå, ja, men det havde vi altså, og i foråret 08 annoncerede vi den så til salg. Jo der var henvendelser, og et par stykker kom og så på, men intet seriøst.

2008 sæsonen blev meget bedre end 07. Tommy startede godt nok med en del blæsevejr, og ikke særligt varmt, men til sidst kom det, og da jeg overtog båden var det pænt uden at være alt for prangende. Sverige og Norge, hjem via Skagen, Hirsholmene o.s.v.

Vinteren bød igen på en del "småarbejder"

Nye hynder til alle køjer, ændret nedgangsforhold til centercockpittet. Tommy lavede det bedste jernrør han nogensinde havde lavet – et 2" rustfrit rør, dobbeltkrumt, og som både holder presenningen og samtidigt er fæste for storsejlskødet. Vi flyttede røstjernene for mesanmasten – hvilket igen afstedkom et "specialbeslag" af de mere firnurlige.

Ny rig (afkorting af den gamle) til mesanen og til lænsestagenet til stormasten måtte også til. Varmeren fik nyt luftindtag. Maling af ruftaget over centercockpittet, afmontering af

Tommy og Oles både, 1958 - 2011

alle ruder, og genmontering i gummi. Ny bæk til agterdækket med stuverum for fortøjninger og plads til gasflasken, samt en mængde småting som vist er vedligeholdelse.

2009 var fantastisk. Herunder, på min sommertur var jeg i Stavern i Norge netop som "Slaget ved Dynekilden" blev genopført : sortkrudt, kanontorden og bægerklang.



Der var også dramatiske vejrfænomener som denne tordenbyge der byggede op i løbet af 15 minutter – det ender med et knald

Tommy og Oles både, 1958 - 2011

Vi ødelagde ingenting i løbet af sommeren, og så skulle man jo tro at vinterfreden kunne sænke sig, men – NEJ Vi var fulde af gode ideer til hvad der skulle ske:

Masteunderstøtningen er for svag

Dørken knirker helt urimeligt

Det pantry er simpelthen for upraktisk – det skal ud ! Ovnens skal indbygges under el-tavlen.

Hvis vi sænker dørken i agterkahytten, så bliver der ståhøjde.

Masteunderstøtningen er et 1½" rør, men med kun 2,5 mm godstykkelse. Det står på en bundstok, men når der er sejlprede på så lyder røret som det bliver pisket. Oscar Brandt-Møller var ikke kendt for solide masteunderstøtninger ! – Nå, ud røg skidtet, og en solid stålbjælke forbinder nu 4 bundstokke. Et 3" rør med 6 mm gods og solide top- og fodplader støtter nu masten, men det "kostede" også et nyt salonbord, som heldigvis kunne udbygges til også at kunne indeholde en nu affaldsbeholder.

Dørken var jo pillet op for at lave masteunderstøtningen, så det var "bare" at lave en ny dørk, men den nye skulle være med lemme, så man ikke skulle tage hele dele af dørken op for at komme ned under denne – dette kræver en masse kantlister o.s.v.. Dørken er limet og skruet fast. – ingen lyde.



Sommeren 2010. De grimme "tågehorn" på ruftager er blevet erstattet af pæne skylighths i forbindelse med etableringen af det nye pantry.

Tommy og Oles både, 1958 - 2011

Vinterarbejdet bestod væsentligst i at få omindrettet toilettet, og få installeret en holdingtank, så vi kunne benytte toilettet med god samvittighed selv om vi lå i havn

Det bedste var nu, at vi kom i kontakt med en seriøs køber til "Havfruen" – vores Vindø 32, som bare stod på havnen og kede sig under Duo's gamle presenning.

Om sommerturene må I læse i de særskildte beretninger der er lavet om dem.

Havfruen blev leveret i Oden Havn i begyndelsen af maj, og den nye ejer i Sæby har haft megen glæde af den i sommeren.

Det er faktisk den eneste båd vi ikke har solgt for et større beløb end vi gav for den, men vi havde jo heller ikke "pudset æblet"

Til vinter vil vi lave et nyt tag over cockpittet – fast tag med en skydekappe, så vi gangbesværede også kan komme ombord. Vi vil have nye storsejl og mesansejl med tilhørende nye bompresenninger og mesanen skal have en ny bomstang, så vi slipper for den iriterende bomdirk. Hele riggen skal gås efter, og der er en del propper i teakdækket der skal skiftes. Måske skal skroget også lakeres.

Og så er der for resten en havn der skal udbeders efter de mange isskader sidste vinter, en bådebro der skal bygges, og en rende der skal afmærkes med nye koste

Vi bliver nok aldrig arbejdsøse !!

Tommy og Oles både, 1958 - 2011

Det skulle nødig gå Strix som med Tommys gamle rojolle der endte signe dage som "juleskib" i Slangstrup Brugs, holdt sammen med Pollyfilla og glasvæv, men fyldt op med appelsiner, dadler og andet julegodt.

Han fik vist en del "ballade" i den anledning.

