



En Saga på
kapsejls-
banerne

Holbæk som træbådscentrum

En Saga *blåt*

Af Carl Mangor

Sammen med resten af feltet var "Saga" lige kommet i havn efter årets sidste aftenkapsejlads. Jævn døgn var lige om hjørnet, så mørket var ved at falde på. Kun en svag rødmen ude bag Svendborg Sund-broen lyste stadig op. Det var klaret delvist op. Sejlene var endnu ikke pakket sammen og stuvet væk. De to sejlere skulle lige nå en øl, inden turen kunne gå hjemover på cykel.

Jeg kom ombord på "Saga" og gik lige på med mit ærinde: Redaktøren på "Klassisk Træbåd" havde modtaget "et skidegodt billede" af "Tom Saga" fra Svendborg. Det var fra årets Classic Regatta. Og det fortjente simpelthen efter hans mening at komme i bladet – pakket godt ind i en artikel".

Jeg havde set billedet. Det var godt. Både af skipperen og af skivet. I 2008 fik "Saga" en udmærkelse i form af en plakette for den indsats, der er gjort med båden. "Segeln Lieben Bewahren" står der på det lille emaljeskilt som Freundeskreis Klassischer Yachten, FKY, har tildelt Tom. Og med god grund.

Den er smuk. Den er robust. Den er autentisk. Det er en klassisk brugsgenstand uden overflødig lir. Og så bliver den brugt. Ved siden af alt det løse er der ikke mange stævner, hvor Tom ikke deltager med "Saga": Vores lokale aftenkapsejladser, Svendborg Classic Regatta, (her har han vist ikke misset en eneste), DFÆLs sommerstævne har han deltaget i fra det første år. Og så alle dem i tysk farvand. Flere gange hen over sommeren går turen vest- og sydover til store stævner syd for grænsen.

Angående artiklen, så var det ikke lige det bedste tidspunkt, sagde Tom. Dagen efter skulle han til Flensborg. Årets sidste klassiker-træf, Okseøerne Rundt. Heldigvis havde redaktøren heller ikke travlt. Bare en gang når bådene var på land.

Så var det en anden snak, selv om Tom ikke mente, der var meget at skrive om.

Her kommer så den korte udgave.



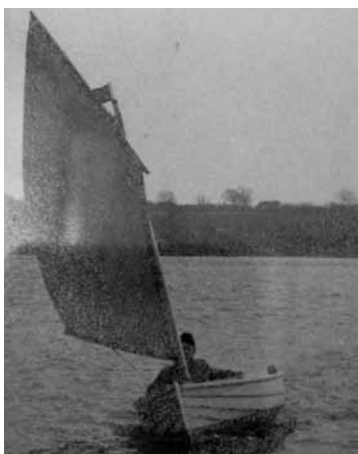
Tom i skydepram på Svendborg Sund

I korte bukser

De første oplevelser til søs var i en 22 m² spidsgatter. Ikke at Tom kan huske det, for han var ganske lille. Forældrene havde mulighed for at låne det lille fartøj af nogle bekendte, der ikke selv brugte båden. Størrelsen til trods, var den indrettet med stikkøjer ud under cockpittet. Her lå brødrene Ib og John. Forældrene lå på de to køjer, og hængende under ruffet lå lille Tom i en kurv. Sådan gøres der plads til 5 i en båd på ca. 6 meters længde.

Desværre valgte ejeren at skille sig af med båden, men interessen for vandet var allerede vakt. Nede på kysten ved Strandhuse lå Tom som 12-13-årig og sejlede rundt i en lille skydepram. Uden køl, med en bundgarnspæl som mast og noget lærred som sejl var det uden de store sejlegenskaber. Frem og tilbage gik det. Med årer eller medstrøm den ene vej og for sejl den anden.

Det holdt ikke i længden. Ude mod vest åbnede sundet sig og lokkede med øer, man kunne gå i land på. En skydepram med årer, en smule sejl – og et uventet slæb fra den købmand, Tom var bydreng for, bragte drengene op til Hjortø. Primus var der ikke noget af, så maden blev lavet over et bål på stranden. Men natten blev tilbragt på kasserede kapokveste fra det sydfynske dampskibsselskab. Som redningsvest var deres værdi begrænset, men anvendeligheden indfandt sig på andre områder.



"Feluk"



I lære hos Henningsen

Storebroderen Ib var, gennem en tjans med at rense tagrender, blevet ejer af en 12' jolle. Senere gik den videre til den anden bror John, og da Tom efter sin konfirmation kunne tælle et tilstrækkeligt beløb sammen, lavede han en handel med broren og jollen blev Toms. "Feluk" hed jollen, opkaldt af de gamle søulke i Strandhuse på grund af dens lighed med de fartøjer, de havde kendt fra sejlads gennem Rødehavet. Så nu blev han rigtigt sejrende. Nu var det slut med at ro, drive og småsejle af for vejret. "Feluk" kunne også krydse op mod vinden, så sundet for alvor kunne udforskes.

Læretid

Svendborg Sund var i 1950'erne rig på værfter. De store, Stålskibsværftet og Ring-Andersens lå midt i byens havn, men dertil kom en lang række mindre bådeværfter fra Walsteds i øst på Thurø til Henningsens i vest ved Rantzau-minde. Toms morbror Helge var ansat på det sidstnævnte, så i 1960 satte Tom sig på cyklen og trampede de 5 km. på arbejde. Aksel Henningsen byggede mest, hvad de kaldte joller. En ca. 25' båd, åben eller med et lille styrehus. Den gamle færge til Hjortø er et eksempel på disse. De kunne stadig i '60erne finde anvendelse til mange formål, så det lille værft afleverede dem i et pænt antal bl.a. til fiskeri på Grønland. Når kølen var strakt og

spanterne rejst, gik der en svend og klædte op på den ene side og en lærling på den anden.

Henningsens svedekiste var oprindeligt et gammelt torpedorør. Det var dimensioneret til andet og mere end kogning af tømmer, så der kunne virkelig komme varme på. Kisten var af samme grund udstyret med en sikkerhedsventil, hvis der for alvor kom tryk på.

Hænderne sad godt på læredrengen. En lokal motorbåd skulle have udskiftet lidt råddent tømmer. Den slags har det jo med at gribe om sig, så inden Tom kunne aflevere arbejdet, var der blevet penge nok til at købe Skælskørjollen "Bums". En fin lille Berg-konstruktion på 15m², som Skælskør Sejlklub fik bygget 6 af hos Marinus Møller i Skælskør i 1937

Det var på Henningsens Bådeværft Tom første gang stiftede bekendtskab med den tyske yachtkonstruktør Max Oertz. Han var kendt for sine fine lystbåde men også ophavsmand til en lidt usædvanlig bygning hos Henningsen. En redningsbåd til Frederikshavn. Den var specielt tegnet til at kunne gå ud direkte fra kysten og gennem brændingen. Ude agter delte kølen sig i to. Imellem disse kom skruerækken ud, så de to køle kunne nedsætte risikoen for, at forulykkede kom til skade i de roterende skruer under bjærgning. Redningsbåden var bygget usædvanligt stærk, men også så let som det





Skælskør-jollen "Bums"

var muligt på trods af talrige afstivninger og dobbeltklædning.

Svendeliv

I sommeren '64 stod Tom med et svendebrev i den ene hånd – og en indkaldelse til CF-tropperne i den anden. Som "ørebar" var han næsten på forhånd dømt uegnet til militærtjeneste, men Civilforsvaret ville gerne have ham. Første del på en måneds varighed gik fint, men anden del var han mere led ved. Den foregik over en måned hjemme i Svendborg. Fra kasernen medbragte han en køjesæk, hvor der var der økse, gasmaske og andet godt, samt en mildest talt ucharmerende grå uniform. Den skulle den nybagte svend bære i den kommende måned under udførelse af den civile samfundstjeneste.

Tom gik i midlertidig "eksil". Han pakkede sin egen køjesæk, lagde svendebrevet ved og tog til Norge. Her fik han arbejde på et lille bådeværft.

Kristianssand var hjemsted for rederiet Rasmussen. De havde overtaget en tanker på 30.000 tons, og her søgte Tom hyre som tømmermand. En funktion der viste sig at være under udfasning. Hos Rasmussen blev jobbet varetaget af en fuldbefaren. Mens hvis han påmønstrede som jungmand, ville han jo med tiden blive fuldbefaren... – Og med et svendebrev var det jo bare et spørgsmål om tid.

Antwerpen – Venezuela – Europa – Boston. Det var ikke et liv for Tom, så da rejsen fra USA gik til Hull i England, valgte jungmanden at afmønstre, da de nåede frem.

Han kom tilbage til et Svendborg, hvor der var rigeligt af arbejde. Ved et tilfælde faldt han over en annonce i avisen. En lokal bådebygger søgte folk til bygning af to Folkebåde, der allerede var i ordre. Annoncen var mest for et syns skyld. Det var ikke til at opdrive folk, så annoncens formål var i første række at dokumentere over for køberne, at han rent faktisk havde gjort noget for at finde folk, når der nu ikke kunne afleveres til tiden. Det blev starten på et livslangt venskab mellem Tom og



Hjemme på ferie fra Julianehåb

bådebygger Ove Kaae.

I første omgang varede det dog ikke længe, før deres veje måtte skilles. Beredskabstjenesten havde ikke glemt, at Tom Andersen stadig var bagud med anden del af sin værnepligt i Civilforsvaret. Igen trak CF det korteste strå. Tom tog til et værf i Göteborg som "inredningsnickar" i et sjak af overvejende finner og danskere, der indrettede kahytter på stålskibe.

Mod nord

Jobbet i Göteborg lagde ikke en dæmper på Civilforsvaret. Tom blev stadig åndet i nakken, så Göteborg blev erstattet af Julianehåb. Denne gang fik han følgeskab af sin forlovede Lis. Hun havde ikke noget udestående med nogen, men fulgte med Tom til Grønland. Først som ung pige i huset hos et dansk lærerpar, senere på kontor. Julianehåb udmærkede sig ved at have Grønlands eneste havn for større skibe. Til en start var havn måske et lidt stort ord. Skibene blev bankesat. Ved højvande blev de sejlet så langt op på grunden som muligt, og så snart havet trak sig tilbage var håndværkerne i gang med arbejdet. Det var især reparationer under isforhudningen af træskibene, der var beskæftigelse i.

Tom nåede bl.a. at arbejde på skonnerten "Fylla",



Bankesat kutter i Julianehåb

bygget i Nyborg 1922. Fylla var på det tidspunkt ejet af Kongelig Grønlandske Handel og sejlede stykgods på vestkysten, og efter et forlis med et brud på kølen, blev den bankesat ved Godthåb. En skade af den karakter kunne der ikke tillades reparation af. Skibet blev derfor kondemneret, men fandt anvendelse til andet formål. Klædningen blev repareret, og "Fylla" blev slæbt til Færingehavn, hvor den blev indrettet som fryseskib. Et køleskab på 120 bruttoregistertons til opmagasinering af frostvarer inden den endelige udskibning.

Da beddingen i Julianehåb blev udvidet, kom "Fylla" på land og gennem nogle dispensationer bevilgedes tilladelse til, at der kunne skæres et nyt stykke i kølen og forstærkes med stål, så sletskonnerten igen kunne sejle for alvor. Reparationen holder stadig, og Fylla er i dag



"Priscilla" på kryds





ejet af de sydfynske kommuner i fællesskab.

For Tom og Lis blev det til tre år i Julianehåb, før de vendte hjem til Svendborg. Parret havde ikke været hjemme i lang tid, før brevene fra Civilforsvaret igen dumpede ind gennem brevsprækken. I modsætning til tidligere fik Tom afklaret sagen med Beredskabsstyrelsen og fik over de forventede weekender afviklet sit mellemværende.

I nye omgivelser

Hjemkomsten til Svendborg blev ikke bare et gensyn med Sundet og Civilforsvaret. Ude i Rantzausminde havde Henningsen travlt med bygningen af flere 100 tons Nordsøkuttere, og han kunne godt bruge en mand. Det blev til 10 år. Så blev både Aksel Henningsens og broderens Ejvind Henningsens værfter købt af personer med baggrund i bl.a. industrivaskemaskiner. De havde erfaring med både aluminium og glasfiber, materialer med stort potentiale i bådbranchen. Det var ikke materialer, Tom ønskede at arbejde i, så inden det blev aktuelt, havde han allerede stemplet ind på Svendborg Værft på Frederikssøen inde i byen. Ganske vist som skibstømrer, men også som medlem af Dansk Metalarbejderforbund. Skibstømrerne, og tillige sejlmagere og riggere var i 1976 så få, at de ikke længere havde det tilstrækkelige antal til en egen faglig organisering.

På Fanø lå i 1978 den lille kutter "Priscilla". Tegnet af M.S.J. Hansen og bygget på Burmeister & Wain til en ingeniør på værftet. Med sine 9 meter og 25 m² sejl, var den større end nogen båd Tom tidligere havde ejet. Sejlegenskaberne var ikke imponerende, men et forskib, der var lidt mere fyldigt end sædvanligt, gav lidt yderligere plads for en lille familie. Lis og Tom tog til Fanø, fik afregnet for båden og sejlede mod nord. Rundt om Horns Rev, op langs Vestkysten og gennem kanalen ved Thyborøn.



Saga på kryds

Fra at være en gammel træbåd, blev "Priscilla" pludselig en klassiker. De mængder af polyester, der dagligt blev forvandlet til lystbåde i Danmark, gjorde på næsten ingen tid træbådene til en minoritet i de danske havne, og DFÆL blev dannet. En af den nye forenings første handlinger var at samle så mange som muligt af de gamle lystbåde til et landsdækkende stævne. Det gjorde man i 1980 i Faaborg. Der var næsten 100 tilmeldte, men da vejret var hårdt op til og under stævnet, nåede kun godt halvdelen frem. "Priscilla", Lis og Tom skulle bare runde et par hjørner, så de var med.

Både NATO og Warszawa-pagten fandtes stadig, og den danske marine havde derfor et stort antal minestrygere, den såkaldte Sund-klasse. Træskibene var bygget i USA i starten af 1950'erne, og Svendborg Værft havde fået entrepris på vedligeholdelse af en del af dem. Den kolde krig kunne således holde liv i et døende håndværk i endnu nogle år. Sund-klassen blev endeligt skrevet ud af flådens tal i 1999. Da var Svendborg Værft allerede kun en skygge af sig selv. Lukket ad flere omgange.

Der var dog andre, der havde brug for håndværkere, der kunne arbejde i dobbeltkrumme flader. På trods af de indlysende forskelle mellem vand og luft, er der også slående ligheder mellem et skib og en vindmøllevinge. De sidste år på arbejdsmarkedet blev Tom en del af den danske vindmølleindustri. Lunderskov Maskinfabrik havde haft succes med glasfiberproduktion af både; de mange LM'ere af varierende størrelser. Omkring årtusindskiftet blev det til vindmøller. Og her kunne der i stor stil bruges skibstømrere og bådebyggere til at bygge pluggen, der blev brugt til den senere støbning i glasfiber. Her nåede Tom at være med til at bygge datidens hidtil største møllevinge på 38,8 meter.





“Saga”

I mellemtiden havde Tom fået nyt skiv. På trods af det rummelige forskib, havde Lis under et besøg i Bjarne og Sonja Walsteds “Rollo” fået øjnene op for de muligheder, der er i en 38 m² spidsgatter. Umiddelbart efter afslutningen på DFÆLs stævne i Vejle i 1992 sejlede Lis og Tom hjem blot for at tage videre til Kalbrænderihavnen i København, hvor de hentede “Saga”.

Utzon havde tegnet den og Gehring i Marstal bygget den. Ved overtagelsen havde den lige gennemgået en større renovering med meget nyt ombord. I 1992 var de moderne både nok større og bedre udrustet end “Saga”, men der var alligevel elementer af luksus sammenlignet med kutteren.

Omtrent samtidig fik Tom smag for træbådstævnerne i tysk farvand. Gennem 80'erne havde han været flittig gæst ved DFÆLs sommerstævner. Den unge forening havde arbejdet lidt på at tiltrække tyske medlemmer, når de nu alligevel for manges vedkommende sejlede i tidligere danske fartøjer. Det endte i stedet med en tysk forening, Freundeskreis Klassische Yachten, FKY. Den fik hurtigt nogle store stævner op at stå i Tyskland. Igen var det Sonja og Bjarne der lokkede. De havde været der i “Rollo” og talte om sejladserne i Laboe med flotte ord, så et år fulgte “Saga” trop.

Laboe blev hurtigt en tilbagevendende begivenhed. Det var stort. Et imponerende skue med klassikere i stort tal mødtes på Kielerfjorden, med “Saga” som et kendt



Præmieoverrækkelse ved “Vintertreff” i Hamburg

dansk indslag. Med Toms trinvise retræte fra et arbejdsmarked, hvor behovet for skibstømrere nærmest var i frit fald, blev der mulighed for at pleje andre interesser i tysk farvand. Ved adskillige stævner hen over de senere år, har Tom og “Saga” ofte været det eneste danske islæt mellem Flensborg og Neustadt.

I 2012 opnåede Tom Andersen en 2. præmie ved sejladserne om Ostseepokalen.

Gennem 5 sejlads over hele sommeren dystes der om Ostseepokalen. De fem sejlads er Max-Oertz-Regatta i Neustadt, Midsommer-Classics på Flensborg Fjord, Rendezvous der Klassiker i Kiel, Svendborg Classic Regatta og endelig German Classics i Laboe. Det hele fordelt over en periode fra maj til september. Der konkurreres i 3 klasser efter det tyske respitsystem Der Klassiker-Rennwert, KLR. Saga deltog i gruppe III, gruppen for fartøjer med et KLR-mål på mindre end 119. Tom sejlede sig ind på en andenplads efter Folkebåden “Puck”. Som den eneste blandt præmietagerne i de tre grupper, deltog “Saga” i alle 5 sejlads.

Ved det sidste skud på stammen, The Run, som er en natsejlad fra 4 forskellige havne i Tyskland og med mållinje i Svendborg. Som eneste danske båd tager Tom rejsen den modsatte vej. Afsejler mod Schleimünde midt på ugen, og så en hjemtur med de tyske sejlere rundt om Avernakø inden den sidste etape til Svendborg.

Lige nu står Saga i sit telt hjemme i haven hos Lis og Tom. Der er dækket af mod regn og sne, og der er lukket op, så der kommer frisk luft til det gamle skrog. Til næste sommer er det 75 år siden, den gled i vandet i Marstal. Givetvis nogle årtier mere, end Gehring havde forventet. Når solen igen er højere på himlen, vil den blive gået efter med skrabejern og sandpapir, maling og lak, så også en 100 års dag kan blive mulig. “Segeln, lieben, bewahren” er for Tom ikke bare bogstaver på et emaljeskilt. Det er et løfte.