

Koldingbogen

ÅRSTAL:	2003
FORFATTER:	Jørgen Kristensen
TITEL:	Bådebyggeriet i Bramdrupdam.
KORT RESUME:	Børge Pedersens og Poul Thuesens bådebyggeri fra 1949–1983 på Vejlevej 334.

BÅDEBYGGERIET I BRAMDRUPDAM

AF JØRGEN KRISTENSEN

Vejlevej 334 rummer i dag ejendomsmæglerfirmaet „Nybolig Kolding Nord“ og en værelsesfløj til Bramdrupdam Kro. I Vejlevej 336 har „Pejse-Lageret“ forretning og lager, men fra 1949 og indtil 1983 havde det meget kendte *Børge Pedersens* og *Poul Thuesens Bådebyggeri* til huse her.

Bådebyggeriet blev verdenskendt for produktionen af træbåde til kapsejlad. Især *Dragen*, som var tegnet af den norske Johan Anker, var en meget eftertragtet bådtype. I alt blev fremstillet 97 Drager, 3 Folkebåde, 2 Flying Dutchmann og enkelte Optimistjoller. Dragerne deltog mange gange ved de olympiske lege og andre internationale stævner, og mange gange var det Bramdrup-bådene, der besatte 1. pladserne. Træbådene var dyre at fremstille og krævede megen vedligeholdelse. Produktionen af *Dragen* fortsatte i mange år, selv om nye og større bådtyper med tiden blev mere aktuelle.

KARETMAGERVÆRKSTED OG FRANSK VASKERI

Bådebyggeriet startede under meget beskedne forhold. Børge Pedersen var udlært bådebygger, og Poul Thuesen var udlært snedker. Begge var ansat hos Bechmann Christensens bådebyggeri i Strandhuse. I nogen tid havde de talt om at starte selv. Det krævede selvføl-

gelig nogen startkapital, og da ugelønnen for en bådebygger var ret beskedent, gjalt det om at finde egnede lokaler til en rimelig husleje.

Bag Nyboligs lokaler boede Børge Pedersens far karetmager Vilhelm Hammer Pedersen med sin hustru Helga, som drev et „Fransk Vaskeri“. I forlængelse af Nybolig og Vilhelm og Helga Hammers hus lå karetmagerens værksted og udhus, hvor bl.a. familiens julegris var installeret! Oprindeligt var bygningen krostald. Loftetagen stod tom og kunne overtages, mod at man selv satte etagen i stand.

Vilhelm Hammer ejede også nabogrunden nr. 336. Her lå en noget forsømt træbygning, som var udlejet til „Mekano Jørgensen“. Her var indrettet værksted til reparationer af biler, motorcykler og knallerter af enhver art.

BÅDEBYGGERI PÅ LOFTET

Loftetagen i nr. 334 var ret forfalden, men ved fælles hjælp og mange timers arbejde mest i fritiden blev huset gjort i stand. Her startede bådebyggeriet i 1949 med nybygninger af konkurrence- og langtursbåde til roklubberne. Inriggere, som de blev kaldt, når åregaflerne sad i lønningen (siden). Bådene havde forskellige størrelser: 2-årsers med styrmand og 4-årsers med styrmand. Af prak-

tiske grunde blev de meget lange 8-årers med styrmand ikke bygget her. Loftet var simpelt-hen ikke stort nok til denne bådtype. Men den meget spinkle og elegante single-sculler med out-boards rigning var der plads til, og i de første år blev der bygget enkelte af denne type.

I fagsproget hed det, at skroget blev fineret op, dvs. at en meget tynd træplade blev formet over en skabelon. Derefter blev pladen limet og næste plade lagt på og formet over den første. Sådan fortsatte man, indtil skroget havde den rigtige tykkelse.

TURBÅDE TIL ROKLUBBERNE

Pedersen og Thuesen var dygtige håndværkere. De havde erfaringerne fra den tidligere arbejdsplads, og begge var enige om kun at levere 1. klasses produkter. I løbet af få år var bådebyggeriet kendt for deres fine nybygninger, og der kom bestillinger fra mange roklubber – som Poul Thuesen sagde: „Det var mund til mund metoden – folk kom helt af sig selv. Vi har aldrig averteret nogle steder, men folk fandt os alligevel“.

I Kolding Folkeblad omtales i sommeren 1956 en søsætning af den nye langtursbåd „Tscherning“, som blev udstationeret til Kolding Dame-Roklub. Til stede var lederen af roklubbernes langtursudvalg Jørgen C. Madsen, ingeniør Tscherning Christensen, ingeniør Schaltz fra Fredericia og formanden for roklubben frk. Ellen Drescher. Alle udtrykte deres beundring for den fine håndværksmæssige udførelse.

Som tiden gik, blev der ansat både lærlinge og svende. Alt, hvad der skulle bruges til bådene, blev fremstillet på værkstedet. Ro-



Spidsgattet sejlbåd på vej ud af gavlen.

bådene var klinkbyggede, d.v.s at plankerne var lagt lidt over hinanden og sat sammen med små kobbernitter. Nitterne var meget synlige på det færdige resultat, så det skulle gøres meget omhyggeligt, og det krævede mange arbejdstimer.

SEJLBÅDE

Ved en tilfældighed blev produktionen efter nogle år lagt om til andre bådtyper. En forespørgsel fra de kendte sejlsportsmænd arkitekt Noes Petersen, Kolding og indehaveren af CC-Damekonfektion i Søndergade Børge Andersen førte til, at bådebyggeriet ændrede produktionen og begyndte at fremstille sejl-båden Dragen. De to sejlsportsfolk bestilte en båd hver.

Nu kom der rigtig „vind i sejlene“. På dette tidspunkt var karetmagerværkstedet og udhuset inddraget til bådebyggeri. Men en drage er 9 meter lang, og så meget plads var der ikke indendørs. I begyndelsen løste man problemet ved at overbygge porten, men senere blev den 1. del af hallen (nr.

336) bygget. Men en ny bådtype kræver nye skabeloner og nye materialer. Hvis båden skulle deltage i kapsejls, skulle den godkendes af IOR-komiteen (Internationale Ocean Racing). Båden skulle have den nøjagtige vægt, og skrogets højde og bredde måtte højst afvige nogle få millimeter fra de godkendte mål. Men alle var indstillet på at yde deres bedste, og i løbet af nogle måneder stod de 2 nye dragere klar til aflevering.

DRAGENS OPBYGNING

En træbåd bygges bogstavelig op fra bunden. Når den 1-ton tunge jernkøl var leveret fra

Vejle Jernstøberi, blev den boltet til trækølen og bundstokkene. Derefter blev de oplimede spanter sat på. Når skabelonerne og de udvendige langskibslisters var monteret, kom det vanskelige arbejde med at montere „svøbet“ – d.v.s. de tynde lister, som sidder på tværs inde i båden mellem spanterne. Listerne blev først blødgjort i en svedekasse. Efter 1 time i sådan et dampbad kunne listerne bøjes og formes i skabelonens facon og dannede sammen med spanterne bådens skelet. Når svøbet havde stået i spænd nogle dage, blev siderne beklædt. På denne bådtype monteres plankerne, så de danner en hel glat overflade – kravelbygget. I forvejen



Luftfoto af Vejlevej 334-336. Den første del af hallen er taget i brug. Bygningen bagved med det lille tårn er Bramdrupdams første vandværk.

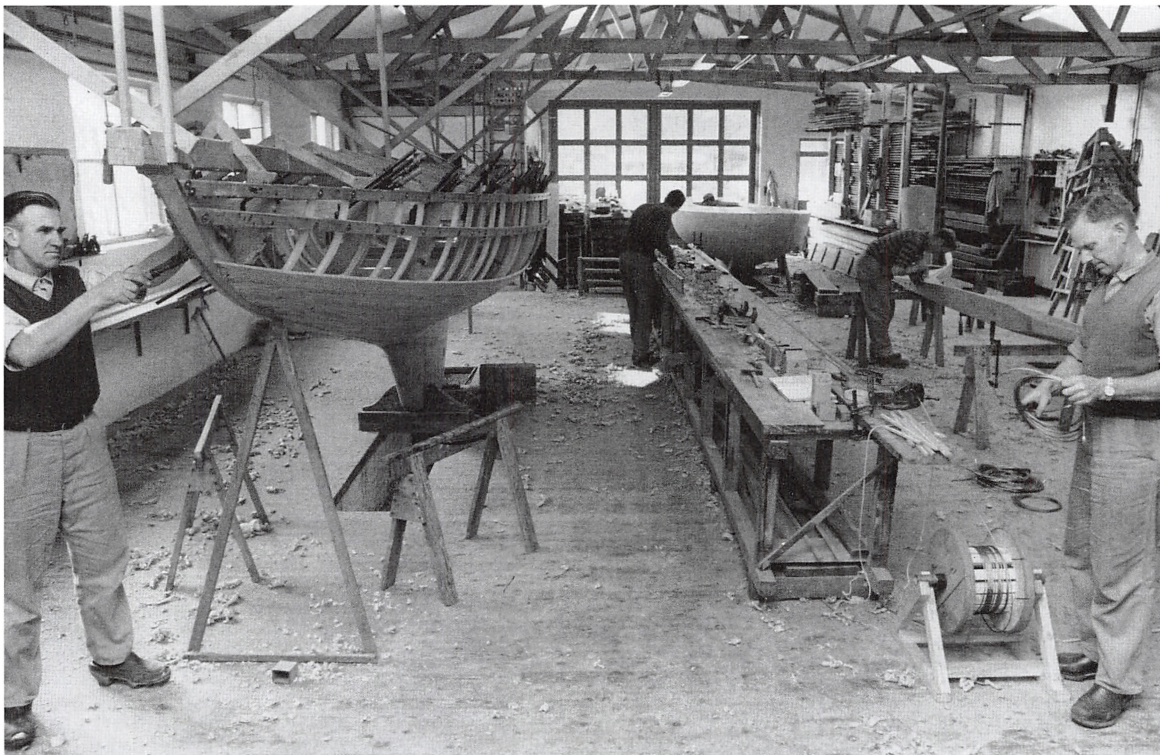


Foto fra hallen. To nybygninger og en tredje påbegyndt. Forrest i billedet ses de to ejere: Børge Pedersen til venstre og Poul Thuesen med et kabel.

er plankerne rundede og tilpassede i længde og bredde. Først limes de to kanter, hvorefter planken skrues fast til svøbet. Skruen forsænkes og udenpå sættes en lille prop af den samme træsort som planken.

Det krævede virkelig hånddelag at forme plankerne og skære ud i de rigtige mål – ikke to planker var ens. Før planken blev monteret, var den lagret i 2-3 år, og for at være sikker på, at den nu også var helt tør, blev den lagt oven på Bramdrup Mejeris dampkedel i et døgn! Monteringen af 1 planke i hver side krævede 2 mands arbejde en hel dag. I alt

blev der brugt 1.600 arbejdstimer på at fremstille en drage.

KAPSEJLADS OG PRÆMIER

De 2 både deltog i kapsejladser allerede den første sommer. Noes Petersen opnåede en rigtig fin placering ved et stort drage-stævne i Holland, og Børge Andersen fik ikke mindre end 4 præmier ved den første kapsejlad, han deltog i med sin „Eva“.

Kort tid efter indløb 2 ordrer fra England om levering af drager i mahogni. Begge både

deltog i 1956 i den internationale regatta i Torquay i England og besatte de 2 første pladser. Nu kom Bramdrupdam for alvor på landkortet. Ordrene strømmede til, og medarbejderstaben blev nu udvidet til 9.

I 1960 bestilte kong Paul af Grækenland en drage i Honduras-mahogni til vinterkapsejlads i Piræus – pris 50.000 kr. Det blev imidlertid kong Konstantin, der overtog båden p.g.a. faderens død.

Dragens popularitet vedblev i mange år, indtil bådtypen blev taget ud ved olympiaden i Mexico. Det havde været travle og gode år for bådebyggeriet. I 1966 blev Mekanos lokaler i nr. 336 revet ned og erstattet af den bygning, der i dag rummer Pejselageret. Nu var der både plads til dragerne og de større bådtyper med glasfiberstøbte skrog.

GLASFIBERBÅDE

Omkring 1970 var træbådene stærkt på retur – lønninger til de ansatte og materialer var steget så meget, at det var umuligt at konkurrere med glasfiberbådene. Nu skulle der tænkes utraditionelt, for det var dyrt at sætte en ny produktion i gang.

Igen blev det Børge Andersen fra Kolding, der kom med ideen til en ny bådtype. Det var nødvendigt at få de sidste nye finesser med, så båden kunne produceres i mange år. Efter flere besøg på bådudstillinger i ind- og udland sammen med Børge Pedersen og Poul Thuesen enedes man om, at den nye båd skulle være „Opus“ – en 5 tons havkrydser på 34 fod, beregnet til både familie- og kapsejlads.

Støbeformen til det 34 fod lange skib blev fremstillet i den nybyggede hal og herefter

transporteret til „LM Glasfiber“ i Lunderskov. Mange lokale tilskuere var mødt op på Vejlevej for at se den usædvanlige transport, hvor det var nødvendigt at spærre for trafikken, mens støbeformen blev kørt ud. Når skroget var støbt i Lunderskov, returnerede den halvfærdige båd igen til Bramdrupdam. To både kunne bygges ad gangen i den nye hal. For at kunne nå op til rælingen var det nødvendigt at bygge gangbroer og stillads rundt om bådene.

FAMILIEBÅDEN OPUS

Nu blev båden bygget færdig og udstyret med motor, rig og mast. Dækket og udstyret nede i båden var stadig fine træsorter monteret af dygtige og erfarne bådebyggere. Inden den første båd nåede at komme i vandet, var der allerede solgt 4.

Opus'en var tegnet af Odd Rembert Andersen fra Odense, og den heldige konstruktion skabte megen opmærksomhed på udstillingerne. Bådens længde var 10,42 meter og bredden 3,17 meter, og prisen for den første var 135.000 kr. uden sejl og rig – mange penge i 1970, men så fik køberen også en moderne sejlbåd med en solid og kraftig motor. Ville man bruge sejl, var her 38 kvm. til rådighed + en spiler med 85 kvm. Foretrak familien at bruge båden til feriesejlads, var der køjeplads til 7 personer og god plads til hygge og madlavning.

I alt blev der fremstillet 43 Opus'er i årene 1970 til 1982. Ca. halvdelen blev solgt herhjemme, og resten blev eksporteret til Tyskland, Australien og New Zealand. En enkelt havnede i Californien. Alene forsendelsen med ØK's „Falstria“ kostede 35.000 kr.

MOTORSEJLEREN MASKOT

Den sidste bådtype, der blev færdigbygget i Bramdrupdam, var en glasfiberstøbt „Maskot“ – en 28 fods motorsejler. Båden var tegnet og konstrueret af ingeniør Palle Mortensen, Kolding, tidl. produktionschef hos LM-Glasfiber i Lunderskov. Han kom ofte i bådebyggeriet i Bramdrupdam og værdsatte de gode håndværksmæssige traditioner, som Pedersen og Thuesen stod for.

Også denne bådtype blev en succes. Interessen for at sejle var stigende, og mange ville købe en Maskot. En overgang havde bådebyggeriet så mange ordrer, at 4 både blev færdiggjort på Oluf Jørgensens nystartede bådebyggeri i Kolding. Ca. 20 af Palle Mortensens Maskotter blev færdigbygget i Bramdrupdam. Men de gode økonomiske forhold i Danmark og ude i Europa skiftede brat omkring 1980. Rekordhøje renter og høj inflation bragte dansk økonomi i knæ. Bådsalget gik en overgang næsten helt i stå, og flere danske og udenlandske bådværfter oplevede at deltage på udstillinger uden at få solgt en eneste båd. Nedturen ramte også Bramdrupdam. I lang tid forsøgte man at redde arbejdspladserne, men krisen var langvarig, og flere bådfirmaer måtte „dreje nøglen om“.

OPHØR

Længe forsøgte Pedersen og Thuesen at sælge, men ingen turde løbe risikoen. Til sidst blev virksomheden lukket, og bygningerne sat til salg. 9 dygtige bådebyggere mistede jobbet, men næsten alle fandt hurtigt nyt job eller startede selvstændig virksomhed med produktion af nye bådtyper. I dag er de

spredt ud over landet, men både indehavere og ansatte husker stadig Børge Pedersen og Poul Thuesen. 2 dygtige og stabile håndværkere, som i fællesskab skabte et bådebyggeri, der blev kendt som et af de bedste i verden inden for sin art, og som samtidig skabte en god og lærerig arbejdsplads for de ansatte.

I 1988 købte kroejlerparret Knud og Dorthe Niemann bygningerne bag „Nybolig“ og hallen nr. 336 på tvangsauktion. I 1990 blev karetmagerens hus, værksted og udhus revet ned og erstattet af den nuværende værelsesafdeling til kroen. Nr. 336 er i dag udlejet til John Duch, som siden 1993 har drevet sin virksomhed „Pejse-lageret“ i bygningerne.

KILDER:

Samtaler med :

Poul Thuesen, Kolding, medejer af bådebyggeriet.

Palle Mortensen, Nr. Bjært, som tegnede og konstruerede „Maskot-28“.

Finn Hammer Pedersen, Strandhuse, Børge Pedersens søn, udlært i firmaet.

Oluf Jørgensen, „Luffe-Yachts“, Kolding, udlært i firmaet.

Jens Bødker, Bramdrupdam, udlært i firmaet, ansat hos Oluf Jørgensen.

Knud og Dorthe Niemann, Bramdrupdam Kro. John Duch, „Pejse-lageret“, Bramdrupdam.

Poul Thuesens scrapbog med avisudklip og omtaler i fagblade.

Fotos lånt af: Allis Hammer, Kolding, Børge Pedersens datter og Poul Thuesen, Kolding.