

## Kapitel 4 – Et værft opstår

**D**a Peer og Peter Bruun i slutningen af 1960'erne flytter byggeriet af både

til det senere Flipper Scow værft, møder Svend Friberg Peer Bruun nede på havnen, da han anløber med sin selvbyggede Jensen 29 Sloop på vej hjem fra en sommertur. Svends far og Peer Bruun var venner gennem mange år. Peer spørger: "Er det rigtigt, hvad jeg har hørt? Har du bygget den fine båd selv?" Det bekræftede Svend, som på det tidspunkt var møbelsnedker. "Så kan du også lave apteringen til Spækhuggeren og montere den! Kom hjem til os og se den!" Men det var Svend ikke så interesseret i på det tidspunkt og afslog høfligt. Mandagen efter ringede Svends far og siger: "Hvad er det, jeg hører? Har du sagt nej til at hjælpe min gamle ven Peer med at lave apteringer til Peters både? Kan du så se at komme derop i en fart og tale med manden!"



Grinden DEN211 "Dixie" under bygning. Tove Mikkelsen. Foto: Erik Mikkelsen.

Det blev starten på et langt samarbejde med Peer og Peter. Da det gik allervildest til i 1970'erne, leverede Svends snedkerværksted 12 sæt apteringer hver 6. uge til Spækhuggeren.



Svend husker, at det oftest var Peer, der traf aftalerne, og der blev ikke handlet og tinget meget. En aftale var en aftale, og et ord var et ord. Peter var dog bestemt også meget involveret i processerne, omend han mere eller mindre kun interesserede sig for sejlegenskaberne og kapsejladselementet. Men Peer havde øje for, at det indre også skulle prioriteres højt. "Peter har altid bygget bådene udefra." Som Svend udtrykker det. Svend er i dag en ældre mand på 77 år men sejler stadig - i en lille LM22, som han erhvervede efter at være kommet hjem fra et mangeårigt udlandsophold.

Da Kaskelotten kom til i 1972, blev de halvfærdige kæmpehvaler kørt ind i en hal i Svends virksomhed i Søborg og apteret på stedet. Altid efter kundens specielle ønsker. Kortere køjer, længere køjer, dinette etc.

Svend var dengang en relativt nygift yngre mand, og da han og konen købte nyt hus, måtte hans hjemmebyggede sejlbåd sælges. Men det varede ikke længe, før havet trak i dem igen, og en dag spurgte han Peer Bruun, om den havarerede Spækhugger, der stod med et ordentligt hul i skroget eller en tilsvarende kunne komme på tale, at han fik lov at købe? Peer Bruun svarede: "Hør her. Du har kone og to små børn. Du kan da ikke ligge og sejle rundt i en Spækhugger. Du skal lave apteringer til den nye Grinde, og du får den første, der bliver bygget." Det var en meget fin aftale for Svend, som han tænker på med taknemmelighed. "Sådan var Peer!" Svend fortæller i øvrigt, at det var en dejlig familie at have med at gøre. Peter var venligheden og elskværdigheden selv. Meget ydmyg, når han eksempelvis engang i mellem ringede til Svend om et eller andet. "Nu forstyrrer jeg vel ikke



Apteringen af Grinden Dixie på Flipper Scow. Foto: Erik Mikkelsen



Svend?” Som Svend siger det, så var Peter hans allerbedste og største kunde men samtidig beskedenheden selv og aldrig på nogen måde krævende. Også så sent som for et par år siden, hvor Svend på vegne af KAS havde brug for hjælp til at finde reservedele til det gamle rebesystem, da en af klubbens Spækhuggere var havareret. Svend skulle bare komme op og se i en af hans kasser på værkstedet, og Peter ville ikke have betaling for stumperne.

Når en ny model som Grinden skulle designes indvendigt, lavede Svend en opstilling i 1:1 i spånplader, så de kunne danne sig et indtryk af, hvordan det ville tage sig ud og kunne bevæge sig rundt i modellen. Hans egen Grinde byggede han med et lidt større toiletrum end i produktionsmodellen, som blev ændret i den endelige version.

Inden jeg når at få afsløret, at jeg selv sejler Marsvin i dag, siger Svend grinende: “Den kaldte vi for sådan en lille spejderbåd.” Også den var Svend med til at lave aptering til.

Svend er fuld af lovord overfor Peters evne til at tegne nogle af de smukkeste og mest beundrede spidsgattere. Og overfor faderens evne til at organisere det hele og få en imponerende produktion op at stå. Hjulpet af en solid økonomisk opbakning fra farfaren K.W. Bruun kunne alt lade sig gøre, og bådebyggeriet voksede på ingen tid til et regulært værft, der i en årrække sprøjtede både ud med en imponerende effektivitet. Og så - lige pludselig omkring 1977 var det slut, og alt droslede ned i et helt andet snegletempo. Om årsagen til det siger Svend: "Jeg tror det var en kombination af, at markedet ændrede sig fra et relativt lille skandinavisk marked, som måske var ved at være mættet til et stort europæisk marked, hvor blandt andet bådudstillingerne i Hamburg introducerede den ene tyske og franske bådtype efter den anden, så der blev rigtig mange om buddet.

Spidsgatterens grundform har han aldrig rigtigt kunne slippe helt. Han er kommet hjem til Danmark efter mange år i udlandet, og i dag sejler han i en lille LM22, som han synes ligner en lille Grinde men uden de helt rigtige linier i agterskibet og undervandsskroget.

En sjov ting ved at komme ind i en fiskerihavn med en Grinde er at høre fiskerne juble: "Se det er et rigtigt skib. Sådan skal en sejlbåd se ud." Slutter han.

Tilbage står en kort epoke, der i sig selv var et paradigmeskifte fra bådbyggeri og håndværk til industrielt design og produktion. Peter Bruuns både viser denne demarkationslinie midt gennem de fire sejlbådes tidslinie. Og en visionær driftig Peer Bruun, hvis fortjeneste det var at få bådene op i gear, antal og ud over rampen i en storstilet produktion. 10-15 års produktion oversteg det samlede antal byggede klassespidsgattere fra 1920'erne og frem til 1970 med flere gange.

Værftet huser i dag en fabrik, der producerer elskabe og prydes af et sært fascinerende "rumskib" foran bygningen, som huser nogle futuristiske mødelokaler og markerer atomalderens indtog i Kvistgaard.

Peter Bruun er tilbage i ledvogterhuset ved Kvistgaard station, hvor han nyder at arbejde stilfærdigt og fredeligt med bygning og restaurering af både i dag. Han har lagt tiden med værftet langt bag sig og er glad for at være sig selv.