



Swifts





1986

Indhold

Beslutningen.....	3
Hvad aftalte vi	4
Hvordan gik det.....	5
Hvornår kom båden.....	6
Var det hele med... ..	8
Hele skroget var fuldt.....	9
Klar til aptering	10
Vinterforanstaltninger	11
El - ledninger og installation	11
Hjælpere mv.	13
Apteringen.... ..	14
Uheld	15
Den økonomiske del.....	17
Naboerne.....	17



Beslutningen

Vi var alle fire – Steen, Susanne, Flemming og jeg – taget på bådudstilling. Vi havde ikke planer om en ny båd; vi var nysgerrige efter nye indtryk og ideer. Derfor kom vi op og så en Elan 33. Det var alle tiders båd. Jeg var vild med det rummelige cockpit, og børnene var vilde med badepladformen (spoileren) og agterkahytten. Flemming var som sædvanlig huk på en ny opgave, og denne båd kunne han rigtig godt lide.

Vi var glade for "Blue Bird", vi trivedes i den osv. Da vi kom hjem snakkede ungerne lige så varmt som Flemming. Jeg påstod, at vi ikke havde råd. "*Jo...mor!*"

Prisen for Elan 33'eren var et utrolig godt messetilbud. Vi satte selv prisen på den båd, vi havde. Shipmann A/S garanterede, at de ville sælge den båd, vi havde, til den pris vi satte, og den kunne gå direkte ind i handlen. Behøver jeg at fortælle, at jeg blev blød, og at vi besluttede at købe den.

Vi var glade for "Blue Bird". Den sejlede godt i al slags vejr, om end den var lidt hård på roret. Derfor... og fordi Green Lady havde været meget luggi, var vi enige om, at før vi skrev under, så skulle vi ha' en prøvetur.

Dagen oprandt. *Det var kuling!* Nå pyt, vi var jo ikke begyndere længere. Ungerne ville med, uanset vejret, og det var helt ok for os. Nede i havnen, prøvede Shipmann A/S på alle måder at tale os fra prøveturen. *Jo mere de talte, jo mere hug blev jeg på, at vi skulle ud.* Der måtte være noget med båden, som *vi* ikke skulle opleve.

Vi kom ud. To reb i storen og en stormfok (7 m²) Det gik super fint, bådføreren åndede helt tydeligt lettet op, da han så, at vejret ikke betød noget for os. Og vi – Flemming og jeg – var helt vilde med båden. *Selv* i det vejr kom der



ikke stort set ikke vand på dækket bag masten. *Det var alle tiders.* Den var på ingen måde luggi, nærmest tværtimod.

Og i vores familie var ingen i tvivl! Den båd skulle vi ha'-

Hvad aftalte vi

Der var naturligvis lige nogle detaljer, der skulle på plads.

Aftalen blev:

- Vi kunne holde sommerferie i "Blue Bird" i uge 27, 28 og 30
- Shipmann A/S skulle sælge Blue Bird
- Den nye båd Elan 33 skulle leveres medio august¹
- Spoileren skulle være monteret
- Apteringsæt, tegninger og delliste skulle leveres
- Sejlpakken prissat til 5.000 kr. valgte vi fra. Vi ville have danske sejl og selv købe dem
- Rulleforsejl blev fravalgt
- Barborosso spil var ok, men de skulle være med selvaftagere
- Masten var Seleden, vi ville gerne ændre til John Mast, men den blev fastholdt som Seleden
- Blykøl. Der var valgfrihed mellem jern og bly
- Et kompas i hver side, ingen andre instrumenter

Båden skulle leveres medio august i 28` varme.

Den blev leveret d. 28. januar i 28` frost.

Vi syntes vi havde gjort en rigtig god handel og glædede os til at få en større/bedre båd,

Foråret og sommeren kom. Vi sejlede på ferie i glad forventning om den nye båd. Snakkede, lagde planer, talte aptering osv.

Vi kom glade hjem fra sommerferie. Vi hørte intet fra Shipmann A/S. Ingen kontakt, ingen henvendelser om salg af "Blue Bird". Vi begyndte at være urolige. Flemming ryk-

¹ Flemming skulle lime og plastre mens temperaturen var egnet til det, og så båden kunne stå åben mens det hærkede.



kede kraftigt, men der sket ikke noget. De havde kun haft en enkelt forespørgsel. På spørgsmålet om, om de så havde vist båden frem, var svaret nej. Der var langt til Frederikssund, så kunder skulle vise lidt større interesse.

Det huede ikke Flemming. Han pressede dem: "Ring til mig, hvis der er nogen, der spørger på den, så skal jeg nok ta' op og vise den frem". Der skete ikke en skid. Flemming blev ved at jage Shipmann A/S. Først i august ringede de, at der var en, der godt ville se båden. Flemming traf omgående en aftale og kørte til Frederikssund. Han slog alle salgstalenterne til og solgte båden til den pris, vi havde sat.

Dengang var det den højeste pris, der var givet for en B 31. Flemming var lidt beklemmt ved at sælge til køber, det var hans fornemmelse, at de måske burde have købt en motorbåd. Men det var købers valg, og hvad lukker man ikke øjnene for, når man har brug for at få båden solgt.

Det var først i august. Nu glædede vi os til at vores Elan blev leveret.

Hvordan gik det

Nu skulle Shipmann A/S bare levere båden.

De undskyldte sig med:

- papirarbejdet
- penge, men da vi selv havde pengene, og båden var solgt, så duede den undskyldning ikke.

Det blev oktober, så påstod de, at nu var der gået så lang tid, og de kunne simpelthen ikke levere båden til den aftalte pris. Nu var gode råd dyre.

Vi gik til sagfører. Vi var godt fortørnede, men sagføreren sagde, at vi skulle forhandle. Hvis vi lod sagen gå i retten kunne der gå et par år, inden vi fik båden, og så skulle vi



alligevel regne med at slå halv skade. Vi fulgte sagførerens råd.

Der var en del hårde forhandlinger. Bortset fra at vi havde afsat et pænt beløb til sejl, så havde vi i princippet ikke flere penge til båden.

Vi forhandlede og vi fik:

- sejlpakken (farvel til danske sejl)
- teak i cockpittet
- instrumenter (vi havde regnet med at spare dem, men sagde naturligvis ja tak.)
- tovværk til hele båden
- en foldepropel lykkedes dog ikke at få med

Alt i alt gik det nogenlunde op med de beløb, vi havde sat af til sejl, og at Shipmann A/S nu kunne sige, at de havde fået mere for båden, det betød, at begge parter var tilfredse.

*Stadig ingen båd
Strejke i Slovenien.*

Nu manglede vi bare at få leveret båden!

Der var nu - ifølge Shipmann A/S - uheldigvis strejke i Slovenien. Det blev november. Jeg så vinteren komme og pressede Flemming hårdt, nu skulle den skide båd komme ellers kunne det være lige meget. Flemming pressede videre, til sidst måtte de indrømme, at de kun havde solgt en båd, og at transporten blev for dyr, hvis der kun var en båd på trækket (bådtransporten fra Slovenien).

Vi var efterhånden ret fortvivlet, men 17.000 kr. for en selvstændig transport, det var mere end vores budget kunne bære. De var ikke til at rokke med, vi var nødt til at vente. .

Hvornår kom båden

Båden kom d. 28 januar i 28 graders frost².

² Den kom sammen med den næste båd, de skulle have på bådmesse



Det var isvinter. Det var et problem bare at læsse båden af og få den på plads i stativet.

Et problem fordi:

- det var meget, meget koldt,
- vi p.g.a. frosten ikke kunne grave hul i græsplænen, så båden kunne stå diagonalt som "Blue Bird" havde stået
- vi havde beregnet, at så kunne den stå i indkørslen, med spoileren ind under bjælken, men det kunne spoileren ikke
- vi måtte finde en anden løsning

Stativet, understøtterne var prima. Det var Hünnebeck byningsafstiver, som Mogens havde svejset ind i stativet. Men selv en af dem gav op i frosten.

Vi løste det, ved at klemme spoileren helt tæt op til bjælken, og helt ud i den ene side af indkørslen, så kunne vi lige komme forbi båden og ind i huset.

Nu stod stativet klart. Nu kunne de løfte båden af bådtransporten, men *nu* opstod der nye problemer.

Fordi

- det var så koldt, så var en af understøtterne frosset fast, den ikke kunne dreje
- da vi så slog på den for at få den løs, så brækkede den af.
- det var noget rigtig møg, for den var et vigtig og nødvendigt led i at få sat båden i stativet i vatter.
- der lå ingen løsning lige for, der måtte hekses, og det blev løst
- hele stativet blev rykket, og understøtningen af selve stativet måtte finjusteres
- båden blev sat i stativet, men hele stativet gav sig, stiverne i stativet var placeret forkert
- vi måtte tøjre stativet med tovværk
- det stadig ikke var nok.
- vi i huj og hast måtte vi lave en understøtning til hækken.



Endelig, endelig stod båden der. Men da var alle også dybfrosne.

Nu stod den der, men det var ikke godt. Godt nok bor vi på en lukket vej, men båden rager en meter ud over fortovet. I hovedhøjde, og på *det* fortov, hvor alle går. Det ville være et held, hvis ikke en eller anden gik ind i båden og fik en ordentlig skalle.

Der gik kun én dag, så var det problem løst af et par af Susannes klassekammerater. De kom med en båd gave til os. En udgravningsafspærring med lygte og det hele. En af KTAS' de bedste. (Da vi ikke vidste, hvor de havde hugget den, så kunne vi ikke levere den tilbage.) Afspærringen fik lov at stå til båden blev sat i vandet. Der var ingen uheld. Den fungerede prima. Da båden blev søsat afleverede vi det en sen aften ved en KTAS udgravning, med venlig tak for lån.

Tilbage til d. 28. januar i 28 graders frost. Som nævnt tog det tid af få listet båden ned i stativet på denne lille margin, der var til rådighed. Da det var gjort skulle vi jo konstatere, at alle dele og dimser var leveret. Jeg ved ikke hvad Flemming og jeg havde forestillet os, men jeg ved, at det ikke var det vi så, da vi kravlede op i båden. Den var helt fuld. Fra dørk til ruf, fra for til agter. Delene var nærmest kilet ind i hinanden.

Det tog da heller ikke mange minutter før Shipmann A/Ss repræsentant at overskue situationen. Han afleverede del-listen, han havde desværre ikke mere tid (alle frøs helt ind til marv og ben og lidt mere end det), men at vi var velkomne til selv at tælle efter. - Og det var OK at vente til næste dag, men der havde han heller ikke tid. Det var op til os selv at tælle efter.

Var det hele med...

Næste dag starter vi i godt humør. Flemming skal bære ned fra båden, jeg skal stå og krydse af. Jeg fik en listen



(flere sider lang) og en blyant til at krydse af. Flemming rejste stigen. Båden stod, så det var ret vanskeligt, at komme op og hente noget ned fra båden, der var ikke rigtig plads; men det skulle nu nok gå. Da han kom ned, slog jeg op på listen og sagde: "hvad har du der". Det er nok... jeg tabte underkæben, listen var på serbokroatisk.

Det var dobbeltgætværk. *Hvad* Flemming havde med ned, og *hvor* skulle det krydses af på listen. Hver del tog lang tid. Det var stadig mere end koldt, så det varede ikke mange minutter før jeg (der stod stille og ventede) frøs som en lille hund i en tynd snor. Flemming var ved godt mod. Han holdt varmen, og han mente, han havde rimeligt styr på, hvilke dele han havde med ned. Jeg skulle bare finde dem på listen. – Listen var delt op i hovedkahyt, forkahyt, agterkahyt osv. Men... jeg frøs.

Vi var godt forberedte, ude i carporten havde Flemming bygget en stor kasse til alle løsdele, ledninger, toilet, vask osv.

Flemming holdt fint varmen. Op og ned af stigen, finde en ting og placere den et sted. Det gav god varme. Han var ikke til at stoppe, det gik jo fint. Jeg foreslog, vi tog et kort skift, hvor jeg bar nogle af de lette ting ned, og han krydsede af. Der gik kun 5 minutter, så sluttede den optælling. Det er jo umuligt, sagde Flemming. Fingrene fryser af, og listen, det er da umuligt at få ting og liste til at hænge sammen. Jeg var enig.

Vi ringede til Shipmann A/S og erklærede, at vi ville deponere en del af restbeløbet, til vi havde set, at alle dele var leveret, at de var velkomne til at komme og tælle, for det var jo *deres* skyld, at båden kom i 28 graders frost. Det sagde de OK til.

Hele skroget var fuldt...

Nu var vi så langt... men hvis ikke du har set det, så ved du ikke, hvor mange ting/dele, der kan stuves ned i skroget af



en båd. Det var overvældende. Der skulle ikke tælles, kryd-
ses af, men den skulle jo tømmes inden Flemming kunne
begynde apteringen.

Vi havde planlagt det hele. De grove dele på den over-
dækkede terrasse under en pressending, smådele i kassen,
de fine dele, bord, døre o. lign. i spisestuen. Resten af hu-
set skulle holdes fri.

Ak og ve. Først viste det sig at kassen i carporten var *alt*,
alt for lille. Den kunne stort set kun rumme el. Så viste det
sig, at de pæne dele flydte hele spisestuen og gangen, der
er ret stor. Og til sidst var der lidt over det hele huset.

Vi havde ikke drømt om, hvor mange dele, der var. Tælle
dem og overskue dem efter den serbokroatiske liste, det
kunne vi slet ikke. Det kunne Shipmann A/S heller ikke. Det
blev aftalt, at vi ville frigive midler fra deponeringen i takt
med, at vi kunne overskue, hvad der var leveret.

Det var overvældende. Og stigen – op og nedgang – var
klemmt inde, så det var svært bare at komme op. Når der
også skulle maskiner/monteringsdele med op, så var det
håbløst. Resultatet var, at vi byggede en vinkeltrappe med
en mellemrepos fra terrassen ind over buskene i bedet. Vi
var noget beklemmt ved den løsning, men det viste sig at
være alle tiders løsning. Den var let at gå på, og man kun-
ne stille tingene fra sig på mellemreposen og få dem
rakt/selv tage dem op i båden derfra. Så langt så godt.

Klar til aptering

I princippet var vi nu klar til at påbegynde apteringen.
Men, men.. noget af det første, der skal ske er, at der skal
laves glasfiberarbejde, dele skal klistres fast osv. Det hær-
der ikke ved under 20', og mens det hærder, skal der luftes
godt ud Dampene er giftige.

Hvordan skulle vi opnå 20' og en god udluftning.



Vinterforanstaltninger

Vi må have gang i vinterforanstaltningerne. Mogens i Avedøre, der havde lavet stativet, var en meget god og en trofast hjælper. Om vinteren tjente hans firma ekstra ved udlejning og pasning af varmekanoner (store til byggepladser) som vinterforanstaltninger. I år er det så koldt, at alt er udlejet. Lige bortset fra en gammel ustabil varmekanon. Den kan vi låne, gratis. Vi er der jo til at holde øje med/passe den.

Ok, det må være løsningen, at pakke hele båden ind i et tykt lag vintermåtter, og at stille varmekanonen nedeunder inde under vintermåtterne.

Det fungerer. Med varmekanonen og en elvarmer oppe i båden, så kan Flemming nå op på 18 grader. Men udluftning, Det kan ikke lade sig gøre. Aftalen er, at Flemming skal forlade båden, mens det hælder. Det lykkes ikke hver gang, en gang imellem svipser det. Ind imellem kom han ned med en lille bimmelim på. Det var jeg ret utryk ved, men der er jo ikke anden løsning. Gennemgående er han også påpasselig. Systemet med indpakning i vintermåtter, suppleret med varmekanon virkede. Så det lykkedes at plastret på trods af den hårde frost.

El - ledninger og installation

Ledninger var der masser af. Rigtig mange forskellige tynde hårde ledninger. Flemming var meget betænkelig, *hvad, hvordan* skulle han gøre med dem. Han talte om dem, fra han stod op til han faldt i søvn. Og jeg mindedes sejlad i Blue Bird, hvor jeg tilbragte en hel weekend med at gå på en tankstation for at hente sikringer, fordi Flemming sprang dem lige så hurtigt, som jeg afleverede dem, og fordi børnene og jeg samtidig var uden for rækkevidde for hans temperament. *Så jeg delte hans bekymring.*

Flemming og el. En cocktail man ikke skal være i nærheden af, og nu står han der og skal forholde sig til en hele kassefuld.



For en gangs skyld fandt jeg på råd. Jeg tænkte, at Viuff (ungkarl) kollega nede på tegnestuen med interesse for både. Måske kunne han (for et måltid mad) lokkes ud at se på ledningerne. Det kunne han.

Han kom. Han kløede sig i nakken. Han vidste ikke lige, hvordan han skulle få sagt, at efter hans mening duede ingen af ledningerne. Efter en del trippen fik han sagt det.
De dur ikke.

Flemming var hurtig ved lågen. Hvis du bare fortæller mig hvad jeg skal bruge, så tror jeg, jeg har nogle venner, der kan levere det. Bare fortælle! Viuff gik straks i gang. Det er jo en lille kraftstation, I har liggende, og det er meget vigtigt, at ledningerne er tykke nok, så strømmen når frem. Fint, du skal få de ledninger, du gerne vil ha'.

Viuff fastholdt også, at det var et lille kraftværk, der skulle sikres med 2 stk 60 Ampere 12 volt sikringer. Det er der jo ingen, der har på lager – altså lige bortset fra flybranchen. Derfor er det godt, når man har en skrå-genbo, en flymekaniker, som er i stand til at levere sådan nogle. - Endda til spotpris.

Et kraftværk

Vi vidste det ikke, ved du at el i en sejlbåd er et lille kraftværk.

Behøver jeg at sige, at det var en omfattende opgave, så omfattende, at jeg *aldrig* havde spurgt, hvis jeg havde vist, hvor stor den var. Men til vores held hang Viuff på, hele vejen. Det blev stort set til et ugentligt besøg, hvor el, skulle drøftes og aftales.

Ikke nok med at vide, hvordan det skulle være, Flemming havde heller ikke meget mod på at montere det. Også her kom gode interesserede venner / familie til. Min bror Frans kastede sig ud i opgaven. Han kom trofast, i takt med båden blev apteret, og monterede efter Viuff' forskrifter. For dem begge blev det

Ledningerne dur ikke. Sikringerne er ikke store nok. Alt til elinstallatønerne er ubrugeligt.



så mange timer, at jeg stadig bliver flov, når jeg tænker på, hvor megen energi, de har lagt i vores båd. De syntes imidlertid begge, at det var spændende, og de hyggede sig med at møde hinanden og alle de andre hjælpere, der mødte op.

Hjælpere mv.

Seriøs interesse og hjælpere var der heldigvis nok af.

Steen (10 år) stod forrest. Hver dag med sprudlende interesse og energi til at springe for sin far. Med værktøj, dele der skulle op og ned i båden, samt med at være hold-ved-montør. I kahytten eller inde i enhver krog med en engels tålmodighed, når der skulle tilpasses for sjette og syvende gang. Steen var der bare.

Viuff, som jeg troede, kunne klare opgaven med et besøg og en middag. Han endte ufrivilligt / frivilligt med at være faste hjælper. Det samme gjorde min bror Frans. Viuff med beregning, tegning og fastlæggelse af alt el, Frans med at trække og samle alt el.

De var ikke de eneste, iInteressen og viljen til at hjælpe var så stor, at Flemming (uanset det ikke er hans force) måtte tænke frem. Han måtte planlægge, hvad hvem kunne lave, hvis/når de kom. For de fleste kom naturligvis, som det kunne passe ind i deres eget program.

Susanne og jeg fik køkkentjansen. Det vi sige, at vi stod for madlavning oprydning mv. I weekend ofte til et bordfuld til frokost og et andet bordfuldt til aften. For det var ikke de samme, der blev hele dagen, nogen var morgenmennesker, andre aftenravne -. Også i hverdagen sidst på eftermiddagen til mad var der ofte en hjælper eller to.

Sild var fadt ingrediens på frokostbordet. For mens vi ventede på båden, havde Flemming og Steen været på fisketur. Et rigtigt sildeeventyr. Resulta-

Selvfangede, hjemmesaltede spegesild



tet var, at de stod en hel dag ude i haven og ordnede sildefileter. Sildefileterne blev saltet og lagt på lager i en tønde i baghaven. Resultatet var, at vi havde sild til alle frokosterne fra 28. januar til sidst i april. - De smagte godt, og det var dejlig let at gå til.

Apteringen....

Har man ikke apteret båd – så ved man ikke, hvad det vil sige. Kort kan det siges, at der ikke er nogen lige stykker, ikke to ens sider eller vinkler, uanset at der ser sådan ud.

Vi havde prøvet det før. Det var bl.a. derfor, det havde taget tid at få sat båden af. Vi vidste, hvor vigtigt, det er at den er i vatter. Uden det, så er der slet ingen holdepunkter i en båd. – Og dog i denne båd var de bærende skot monteret. Det vil sige, at skottet mellem hoved- og forkahyt, mellem hoved- og agterkahytter var monteret. Det samme var hylderne i forkahytten. De var åbenbart også bærende/stabiliserende for båden. Resten var Flemmings opgave.

Der var en del goder ved dette apteringsæt. Trappen var fx helt færdig. Det samme var bordet og pantryskab/-kortbord, men også de dele skulle monteres, tilpasses og plastres fast. Dertil kom alle de øvrige dele. Kort og godt der var nok at gå i gang med.

Alle dele skulle stort set passes til. Det vil sige, hver enkelt del skulle op i båden, placeres, streges, ned og saves /files til, op og prøves af, og mange gange op og ned en eller to ture igen før delen passede.

Når delen passede, var det tape tid. Det vil sige plasterring med glasfiberstrimler. Der afgav nogle meget, meget giftige dampe.





I efteråret var vi meget irriteret og skuffet over at båden ikke blev leveret. Under apteringen havde Flemming dog glæde af det, for den anden båd var leveret på Køgevej (en kilometer fra os. Her var bådsnedkeren i gang med at aptere båden, så den kunne komme på bådudstilling. Det betød, at han var foran os, og at Flemming kunne køre over og spørge ham, når han blev i tvivl om større ting.

Der *var* lette ting. Væggene var beklædt med en blød stofbeklædning. Der var faconsyet rundt om bærende understivere. Loftet i for- og agterkahyt var beklædt på samme måde. I hovedkahytten skulle vi selv beklæde loftet. Men der var løse loftplader, der fik isoleret vinylbeklædning. Alt fulgte med båden.

Efter at delene var monteret, skulle de til allersidst lakeres. Det stod jeg for. Også her var der lettelser, alle dele havde fået en gang lak, så de rejste sig ikke, da jeg begyndte at lakkere. Det var en stor fordel. Samtidig var det en god lak. Vi gav det tre gange, og det betyder, at lakken holder endnu (2015.)

Hynderne var leveret færdige, lige til at lægge ned i båden.

Vi har travlt. Flemming og Steen er meget flittige. Alle bliver mere om mere spændt på at få den båd færdig.

Men uanset hvordan man vender og drejer det, så var der utroligt megen tilpasning, inden hver enkelt del fulgte skroget, så det sad rigtigt, og der var mange mange dele.
– Men processen skred planmæssigt frem

Uheld

Processen skred planmæssigt frem til den dag før påske, hvor Flemming lige mente, at han kunne hente et par



dimser. Han tog sin faste hjælper Steen med, - og kørte galt.

På vej ud til Kildebrønde faldt han simpelthen i søvn og kørte over i den anden vognbane. Nogle beboerne (Steens spejderkammeraters forældre) ringede efter hjælp, og de endte begge to på Roskilde Sygehus.

Steen var ikke kommet noget til, men Flemming havde brækket et par ribben. Ok, de var sluppet heldigt. Hospitalet slap udskrev dem ikke. Jeg var bekymret. Det samme var hospitalet for Flemmings hjerte. Det havde en uregelmæssig takt, så han skulle observeres. Efter nogle timer kom han hjem. Med nogle brækkede ribben og besked om at forhold sig i ro.

Så skulle man tro, at projektet lå stille; men nej - vennerne kom trofast og gjorde det de kunne, mens Flemming lå på sofaen og dirigerede. - Og så skulle Flemming jo hvile resten af tiden. Men han var rastløs, mere end rastløs. Han kunne ikke komme op i båden og se, hvordan det gik. Selvom Steen trofast berettede om enhver detalje, så var det svær at ligge på sofaen og lave ingenting.

Vi - Susanne, Steen og jeg måtte jo adspredde Flemming, når der var ro til det, så han ikke blev helt desperat. En dag tænkte vi, at "bedstemor med slag i" var et hyggeligt spil. Det var det også, lige indtil Flemming ivrigt som han er, bankede i bordet, fordi en af have oversat en "bedstemor". Tak skal du ha'. Han var tæt på at besvime. Han gispede længe efter vejret. Det gjorde frygteligt ondt, og vi kom ikke med flere tilbud om den slags adspredelse.

Alle venner bakkede op, de knoglede, vi knoglede og Flemming lå på sofaen. Pludselig en dag var han så frisk, at han kunne kravle forsigtigt op i båden. Lidt mere hver og så var båden klar til søsætning.



Den økonomiske del....

Den ændrede købsaftale, var en fin aftale for os. Men den gav næsten omgående mange problemer for Shipmann A/S. De troede, at vi straks ville frigive restbeløbet, men det gjorde vi i takt med, at vi var sikre på, at vi havde fået alle dele, - og det tog sin tid.

For det første manglede der helt klart nogle delleverancer, for det andet så vidste vi ikke om alle dele var der før de var monteret i båden.

De forsøgte, hver gang de havde leveret en del, men vi fastholdt processen og frigav i den takt vi syntes var rimelig. – Og det var de nødt til at finde sig i, uanset hvilke krumspring/ hvilket pres de lagde på os. Som apteringen skred frem viste det sig, at alle dele til apteringen var leveret med båden, og at de var i orden.

Deres hovedafdeling i Århus og deres sagfører havde fat i os, men vi overholdt betingelserne, og de kunne heller ikke bevise hvor lidt eller hvor meget, der var leveret, så vi tilbageholdt midler i den størrelsesorden, som vi mente svarede til restleverancer.

Det sidst de leverede var teak i cockpittet, som de både skulle levere og montere. Det var de meget længe om, og i første omgang forsøgte de at spise os af med xxx. Vi fastholdt, at teak Til sidst gav de sig.

Naboerne

En båd der rager ud over fortovet. Mange biler på en blind vej. Arbejde til sent om aftenen. Der var nok, der kunne irritere naboerne, så hvordan gik det med dem.



Der havde været mange klager, da "Green Lady" stod på rabatten, og det var ret forståeligt. Men det var heldigvis et kort tidsrum, så båden blev søsat inden de tabte tålmodigheden.

Vores naboer på venstre side, havde også klaget kraftig over støjen, alt muligt, da vi averterede "BLUE BIRD".

Niels havde fungeret både som højtaler (fortalt os om klager, utilfredshed) og kommet olie på vandende (glattet over os).

Denne gang var båden meget tættere på naboerne til venstre, og ude over fortovet. Niels var meget betænkelig, som vi andre. Vi forventede en jævn strøm af klager.

Derfor havde Flemming og jeg aftalt, at Flemming ikke efter kl. 22.00, hverken i værkstedet eller båden. Båden var på alle måder tættere på naboerne denne gang.

Klagerne kom aldrig. De kom ikke. - Og alle naboer var ude på vejen vinkedeⁱⁱ venligt farvel til båden, da bådtransporten afhentede den til søsætning.

Denne gang skulle båden søsættes i Frederikssund.

.

ⁱⁱ Klager

Vi spurgte flere år senere, da vi var kommet i snak med naboerne, hvorfor vi ikke havde hørt klager fra dem da vi byggede Svifs. Svaret var, at de stort set ikke hørte os, og at den jo blev fjernet, da det var vejr til at være i haven. Så her havde vi nok haft en uventet og ukendt glæde af vintermåtterne, der dæmpede brugen af maskiner, så meget, at de ikke generede naboerne.