

THURØ 33:
KLENODIE
MED
PATINA





- 1 | **Thurø 33** skulle være en smuk båd – og en hurtig båd. Nyd selv linjerne.
- 2 | **Tidløs, enkel design**, som stadig fungerer i 2009. Læg mærke til det tilbagetrukne, lave ruf.
- 3 | **"Jeg kunne mærke**, at jeg havde sejlglæden, jeg kunne godt lide at sejle," siger Niels Christian Arnesen. "Jeg kunne godt lide at være på havet. Og så tænkte jeg, at nu vil jeg have det ultimative, noget som jeg virkelig kan få noget ud af at sejle med. Og det blev så den her båd."
- 4 | **Pantryet** er kort og godt håndbygget, specielt til det spisestel Arnesen valgte til båden.

VERDENSBERØMTE WALSTEDS BAADEVÆRFT PÅ THURØ HAR KUN LAVET ÉN SERIEPRODUCERET BÅD. SAMTLIGE 32 STK. THURØ 33 SEJLER STADIG OMKRING – EN GENERATION SENERE. VI HAR BESØGT EN PASSIONERET EJER.

TEKST & FOTO ØYVIND BORDAL

En dag i 1982, mens Niels Christian Arnesen og familien gik omkring i huset i Dragør og glædede sig til at deres ultimative drømmebåd, en Thurø 33, ville blive bygget færdig hos Walsteds i Svendborg, ringede telefonen. Det var fra værftet.

PANTRY BYGGET TIL SPISESTELLET

Arnesen fortæller med glød i stemmen. Der er gået 27 år, men han husker telefonsamtalen endnu. "Det var dér, jeg virkelig forstod, at vi var kommet i menneskehænder," siger han og åbner skydelågen ind til et skab i pantryet. Vi står nede i hans båd og kigger – håndbygget massivt teak alle steder, ikke én fleg glasfiber at se. "I telefonen bad man fra værftet om at få fartøjets spisestel sendt over," fortæller Arnesen og griner. "Spisestel! Vi havde jo ikke noget. I vores gamle båd, en Maxi 77, var vi vant til at spise af plastskåle, som vi tog med hjemmefra. Men nu gik vi ud og købte noget maritimt; rigtige glas, kopper, porcelæn og bestik, som vi

syntes passede. Så sendte vi det ned til Svendborg, til Walsteds. Og prøv lige at se her!" Arnesen løfter en kop, det er den samme som blev indkøbt den gang i 1982 – den hviler ovenpå en massiv, drejet og afrundet teak-cylinder, nøjagtig tilpasset koppen. Det samme gælder vinglassene. Tallerknerne er placeret imellem tykke teakstolper, bygget ind i skabet. Pantryet er kort og godt håndbygget specielt til det spise-stel, Arnesen havde købt til båden.

PATINA

Der er selvfølgelig store forskelle på, hvordan man byggede både for 30 år siden og nu. Men forskellene bliver nok ikke større og mere tydelige end lige præcis her. "Arn Gry", en ægte Thurø 33, var en af markedets mest eksklusive både, da den blev leveret. Hos Walsteds påregnede man 1600 arbejdstimer til apteringen alene. Det er tæt på et årsværk. Nu, efter snart 30 år, virker båden ikke gammel, og heller ikke slidt – den har blot fået patina, som et

Thurø 33 blev bygget hos Walsteds Baadeværft på Thurø i perioden 1974-1987, og er den eneste serieproducerede båd, man har bygget. Der findes 32 stk., som alle sejler endnu. Bådene var regnet for at være noget af det mest eksklusive på markedet, og var også meget dyre. Apteringen og kvaliteten i det hele taget er lige så kompromisløs som hos Walsteds øvrige, håndbyggede one-off både og restaurerings-projekter. Hvis man er så heldig at finde en brugt Thurø 33 på markedet, vil den i dag koste et sted mellem 400.000 og 500.000 kr., afhængig af stand og udstyrsniveau.



den ikke har sejlet ret meget. Når vi holdt ferie, så sejlede vi derhen, hvor vi ville starte ferien – vi kunne godt finde på at sejle København-Oslo i et hug. Vi har også sejlet mange gange til Kalmar, fordi vi holdt meget af skærgården på østsiden af Sverige. Eller vi sejlede til Visby. Og så sejlede vi hjemad i mindre etaper, som det nu passede. Jo, der er blevet sejlet meget,” fortæller Arnesen og husker tilbage med tydelig glæde. To klassesejre i Sjælland Rundt tæller også med i logbogen, og sejlsads over Nordsoen – ”Arn Gry” har mærket meget saltvand igennem årene.

FOLKEVOGNSBUS ELLER JAGUAR?

Thurø 33 er tegnet af brødrene Niels og Peter Roos, og de ville gerne have, at det skulle være en hurtig båd. Hos Walstedts holdt man meget fast i, at det også skulle være en smuk båd. ”Resultatet er jo så med de to parametre, at der er den plads, der nu er i båden,” filosoferer Arnesen, mens vi sidder i cockpittet ved Dragør Fort og snakker. ”Der var én, der en gang sagde til konstruktøren, at han godt kunne have lavet båden med 10 cm højere fribord, for så havde der været mere ståhøjde i båden. Roos svarede ganske enkelt, at spørgsmålet var, om man ville køre folkevognsbuss eller Jaguar.”

IOR TREKVART-TONNER

Niels Christian Arnesen og hans søn Michael er også garvede kapsejlere, og ”Arn Gry” har sejlet meget kapsejlsads. ”De første år havde vi en IOR-licens, og sejlede kapsejlsads under IOR-reglen – båden er tegnet til IOR med inspiration fra Sparkman & Stephens, og er en lille trekvart-tonner, dog uden at være en

møbel fra et møbelsnedkeri. Designet er også tidløst og klassisk, båden er kort og godt pæn og velproportioneret, og linjerne holder endnu, selv om stregerne blev slået helt tilbage i 1973. Thurø 33 er Walstedts første og eneste serieproducerede båd, bygget i glasfiber, og blev produceret fra 1974 til 1987. I alt blev der bygget 32 både. Som alle sejler endnu.

DYRERE END EN VILLA

Håndbygget kræs som dette er imidlertid ikke billigt. Familien Arnesen kom til at betale 650.000 kr. for båden, da den var færdigudstyret, som de nu ville have den. Et gigantisk beløb for en båd den gang, langt mere end selv en luksuriøs villa med god beliggenhed kostede. ”Den var meget dyr,” erkender Arnesen, ”men den var også meget fornemt indrettet. Og det var jo en stor båd efter tidens forhold. Men der er da også blevet sejlet meget i den. Vi har rundet 33.000 sømil, og har virkelig brugt den, bortset fra de seneste to år, hvor

1 | En rigtig havsejler, der tåler al slags vejr. Ejere af en Thurø 33 skiller sig meget nødig af med båden.

2 | Under dæk skulle man ikke kunne se, at man var i en glasfiberbåd.



2



3



4

decideret kapsejladsbåd. Samtidigt med at vi begyndte at sejle, kom X-Yachts med de første af sine lette, meget hurtige både, først og fremmest X-102. Og vi kunne altså ikke klare os overfor dem. Vi skulle sammenligne os og sejle mod de mere traditionelle turbåde dengang, Hinrichsen 34, Drabant 33, Norlin 34, Finnfire 33 – den type både. Da X-102 kom på markedet, kostede den i øvrigt det halve af en Thurø. Men hvis du kigger på håndværket i en Thurø, kan du også se det: Den er bygget, så du ikke kan se, at det er en glasfiberbåd. Du kan ikke se andet end træ noget sted under dæk, og teakdækket er lagt ned, så der ikke er nogen niveauforskel ude i borde – det ligger altså ikke ovenpå, som på andre både. Tykkelsen af teakdækket er også langt større, end hvad der er almindeligt på andre både. Det var ikke ualmindeligt, at folk, der havde forstand på både, kom hen og spurgte, om de måtte få lov til at komme om bord og se den. For de havde hørt om Thurø 33.”

ET GODT HAVGREB

Arnesen, som har sejlet mange steder ude i verden, og i mange slags sejlbåde, fortæller videre om båden: ”Jeg lægger meget vægt på, også når jeg sejler andre bådtyper, at båden har det, jeg kalder et godt ’havgreb’. Det vil sige, at når det blæser, så lægger den sig ned i vandet, og ikke ovenpå. Den ligger fast, og skøjter ikke sidelæns, når den krænger. I dag vil man måske mene, at den har en stor våd flade, og det hjælper jo ikke ligefrem på farten. Men den bjærger sig fantastisk i hårdt vejr. Det er en rigtig cruiser, og en pragtfuld turbåd for en lille familie. Den er samtidigt let at håndtere,

der er ikke så mange dikkedarer. Centerspillet helt agter i cockpit er en Walsted-opfindelse, og det fungerer fremragende: Man skal ikke ned i læ og rode med genuaskødet, man låser læ skøde med en aflaster, tager skødet af og lægger det nye på, og så kan man vende. Spillet er så stort, og placeret så tæt på roret, at rorsmanden kan trække det ind med én hånd. Så båden egner sig faktisk også rigtig godt til at sejle alene. Med genua 2 er båden fuldstændig balanceret, hvis du trimmer den rigtigt. Den styrer sig selv, du kan godt forlade rorpinden i 20 minutter.”

DANSK NÅR DET ER BEDST

Under dæk er Thurø 33 klassisk i ordets bedste forstand. To store, grønne Sailor-radioer, VHF og SSB, ved kortbordet minder om fordums tider. ”Det er dansk, når det er bedst,” siger Arnesen, ”og det har vi holdt fast i. Sailor-radio, Andersen-spil, Bukh-motor – og skroget er støbt hos LM Glasfiber, hvor de havde forstand

3 | Salonen. Nogle har valgt skabe i begge sider, andre søkøjer i begge sider – og nogle, som her, begge dele.

4 | Røstjernsindfæstninger i aluminium, selvfølgelig indbygget i teak.



1 | Mange læsere vil huske synet med vemod: Inden GPS og elektroniske søkort, den gang man selv skulle finde vej, så kortbordene sådan her ud. De store, grønne Sailor-radioapparater var fast inventar.

2 | Centerspil på en piedestal ved rorstammen er en ægte Walsteds-opfindelse. Spillet er til genueen, og gør båden let at håndtere – og rigtig velegnet til solosejlsads.

på den slags. Det havde de jo ikke på samme måde hos Walsteds, hvor man egentlig slet ikke var meget for at bygge både, der skulle røres op i en spand, som man sagde. Indvendigt er hele skroget beklædt med teak, som er ventileret – der er aldrig problemer med fugt eller mug under dæk. Der er en søkøje i den ene side og skabe i den anden side – både aptering og alt andet får du nøjagtig, som du vil have det hos Walsteds. Det er lige meget, hvad du beder om, så siger han 'ja, det kan jeg godt lave'."

"NU VIL JEG HAVE DET ULTIMATIVE"

Vi sejler ud af den lille lystbådehavn ved Dragør Fort, og man mærker det straks, selv i den lette vind: Sådan sejlede de bedste sejlbåde fra tiden, inden man begyndte at designe både med flad bund agter, bred agterstævn, og brede side-dæk til bøffende besætninger.

Sejlbåde fra generationen inden sejler mere fredsommeligt og harmonisk, det er behageligt og roligt at være om bord, og man tænker; her kan man faktisk blive rigtig, rigtig længe. Man får god tid i sådan en båd. Som nu Arnesen og hans familie har haft.

"Jeg er ud af en sejlerfamilie," siger han, "og da jeg som voksen havde sejlet fem år i vores gamle båd, en Maxi 77, kunne jeg godt

mærke, at jeg havde den samme sejlglyde, som jeg havde som barn og ung. Jeg kunne godt lide at sejle. Jeg kunne godt lide at være på havet. Og så tænkte jeg, at nu vil jeg have det ultimative, noget som jeg virkelig kan få noget ud af at sejle med. Og det blev så den her."

THURØ 33



Længde overalt	10,05 m
Længe vandlinje	8,25 m
Bredde	3,05 m
Dybgang	1,77 m
Displacement	4959 kg
Kølvægt	2250 kg
Sejlareal	.56 m ²

Konstruktører: Niels & Peter Roos
Bygget hos A. Walsteds Baadeværft
Mere info på www.thuroe33.dk