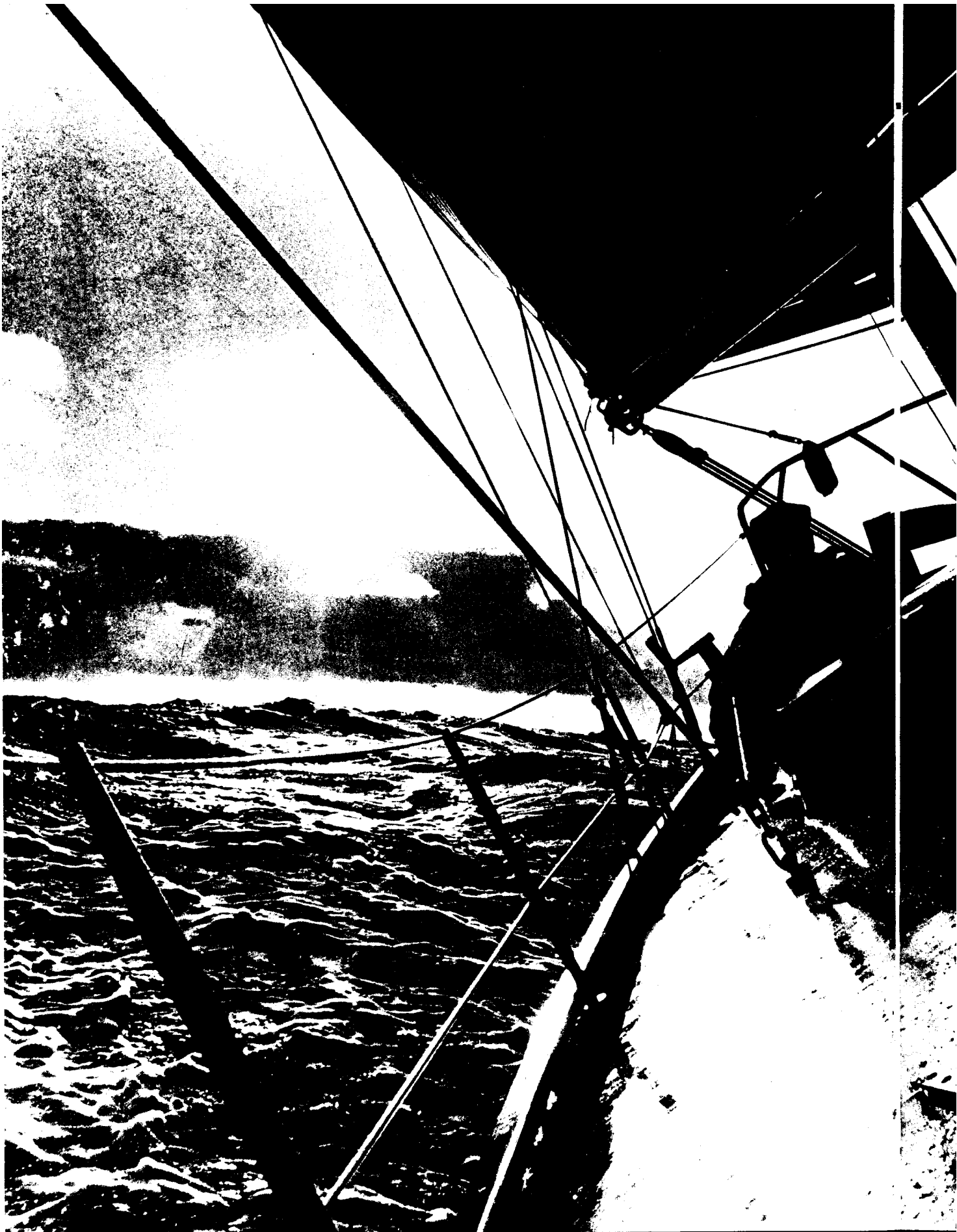


COLIN ARCHER KOMMER TILLBAKA

● Colin Archer – hans båtkonstruktioner kan göra många seglare saliga av lyckokänsla.

● – Colin Archers båtar var de sista riktiga sjöbåtarna, säger man. Det var båtar som enbart var byggda för kombinationen fart, utrymme och goda sjöegenskaper. Båtarna konstruerades innan kappseglingssportens olika mättningsregler blev avgörande för båtutvecklingen.

● Colin Archers båtar är konstruerade under den senare delen av 1800-talet. Han har ritat ett otal livräddningsbåtar, fiskefartyg och liknande. Flera av dessa gamla båtar finns kvar i dag och räknas som rariteter.





COLIN ARCHER KOMMER TILLBAKA

● Colin Archer - hans båtkonstruktioner kan göra många seglare saliga av lyckokänsla.

● - Colin Archers båtar var de sista riktiga sjöbåtarna, säger man. Det var båtar som enbart var byggda för kombinationen fart, utrymme och goda sjöegenskaper. Båtarna konstruerades innan kappseglingssportens olika mätningsregler blev avgörande för båtutvecklingen.

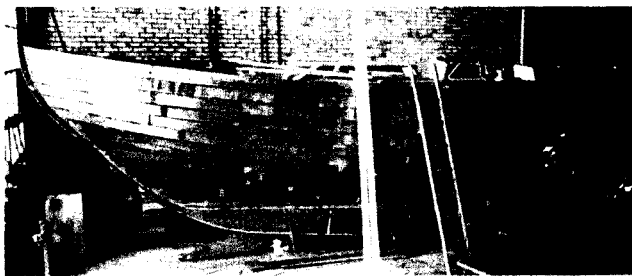
● Colin Archers båtar är konstruerade under den senare delen av 1800-talet. Han har ritat ett otal livräddningsbåtar, fiskefartyg och liknande. Flera av dessa gamla båtar finns kvar i dag och räknas som rariteter.



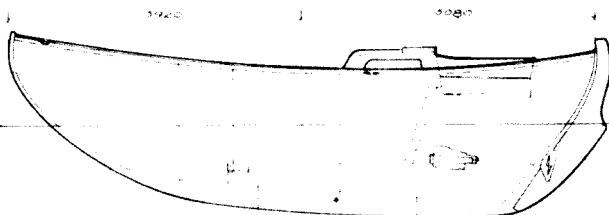
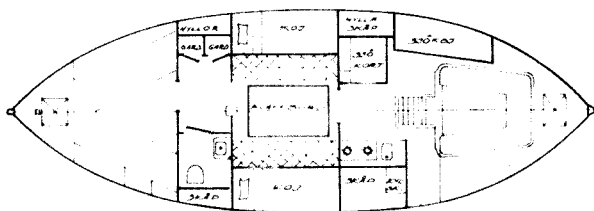
● Två svenska entusiaster har nu nybyggt en Colin Archer-seglare i stål. En 11 meters segelkoster, som är rena drömmen att segla.

Av MATS LUNDEGÅRD
Foto: CARLO LÖFMAN

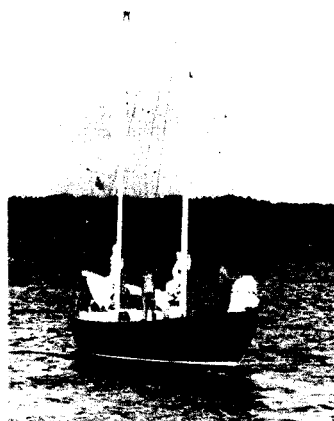
Det är en stor båt, en jättebåt, det märktes inte minst när skrovet började resas i verkstadslokalen i Enköping. Bordläggningen gjordes i skalkknäck. "plankor" av stål som falsats utefter ena kanten. Just falsningen fungerar sedermera som förstärkning, och man slipper dyrbara – och tunga! – spant och stringers. Det översta bordet bildar fotlist: det behövs, för däckets på "Penelope" var sällsynt illa halkskyddat.



Kappluckan på de kommande seriebåtarna skall göras i trä: ställuckan är klumpig och skramlig. Dessutom skall några andra, mindre detaljer utformas annorlunda. Grundkonstruktionen har emellertid motsvarat förväntningarna och kommer inte att ändras. Det vore väl skam för om man skulle börja putsa på Colin Archers verk så här trettio år efteråt.



Planritningen ger begrepp om vilka utrymmen det rör sig om. Inalles kan sju personer sova i egen koj ombord, och då är det rätt gott om svängrum när man vistas uppe också. Mitt emot sjökojen akteröver är det meningen att sätta en arbetsbänk för löpande reparationer (när önskad man inte det ombord på sin båt). Det var för resten med en ritning av ungefär den här storleken som bygget började en gång, en höst.



Segelsättning. Vinschar på stor-masten för fock och stor. Mesan får dock tas med handkraft.

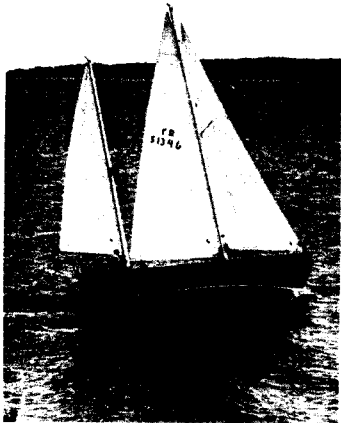


I riktigt hårt väder kan hon seglas med bara ändsegel: det balanserar bra och är lätt gjort.

Skansen (nedan) är stor som hela kajutan på en "normal" båt. Här finns två rediga kojor plus massor av stuvningsutrymme. Notera trappstegen till förluckan/skylightet. Här är både skott och tak helt oisolerade och kondensproblemen besvärliga. En fungerande kamin och garneringar eller pvc-isolering borde dock klara av den detaljen tillfredsställande.

Pentryt (nederst) är rymligt – förstås. Här finns både ugn och kyl och (på kommande seriebåtar) diskho under arbetsbänken framför kylskåpet. Kartbordet om styrbord är rejält tilltaget, och man kan handskas med ovikta sjökort hur man vill: man behöver inte ens vika dem när de skall stuvas utan bladar in dem i facket under hur nätt som helst.





Normalt bär hon sitt krysställ långt i sekundmeterna. På första såsongen revades hon aldrig.

Salongen är konventionellt anordnad med fällbord i mitten plus soffa/köj på ömse sidor. Dessutom två kojor en halvtrappa upp med stuvningsutrymme inunder. Toaletten har tvättställ – ännu ej anslutet – och hyfsad ståhöjd. Fast litet akrobat får man naturligtvis vara när man skall till – och atlet när det kommer till pumpandet efteråt.



Colin Archer – vem var det?

Colin Archer var norrmän. Han levde mellan 1833 och 1921, och han ägnade större delen av sitt liv åt att konstruera båtar och hävda nya principer inom skeppsbyggnadskonsten. Han var i mycket en framsynt man – och han fick slåss åtskilligt för sina idéer, för båtfolk är nu en gång inte människor som hoppar på nyheter hur som helst.

Archer utgick från de klassiska norska snipbåtarna och kostrarna. Men han förädlade dem, ville ha bort de grunda, långsträckt kölarna och i stället bygga ner skroven ordentligt och hänga på ordentlig barlast utombords (barlast inom-bords, som var det enda saliggörande på forna tiders kostrar, skydde han som pesten). Han byggde också helst i kravell, och bara det var naturligtvis misstänkt (härvidlag är fö "Penelope" en händelse: hon är byggd i klink).

Archer var en envis man, och hans idéer vann insteg när han omsatte dem i praktiska konstruktioner. Hans livräddningskryssare blev berömd och normgivande, och hans främsta bygge, Fridtjof Nansens nordpolsskepp "Fram", blev ett norskt nationalmonument.

✪ Det är ingen modern båt, det ser man direkt, ingen Rorc-bula, ingen släpande häck. Hon är tungt traditionell, klunsig om man så vill, omiskännligen koster. Hon är ritad någon gång i början av detta sekel och byggd för ett år sedan. Historien om henne är rätt rolig.

Björn Lundin, ingenjör från Enköping, och Carl O Löfman, pressfotograf från Stockholm, delade (delar) en varm vurm för Colin Archer, norsk båtkonstruktör med världsrykte (se spalten intill). De drömde, var och en för sig och tillsammans, om att äga en Colin Archer-båt. Kruket är att det finns i stort två slags Colin Archer-båtar i världen i dag; sådana som är vrak eller näst intill och sådana som rustats upp av entusiaster och kostar ungefär hur mycket som helst.

Herrar Lundin och Löfman tvingades ordna en tredje variant för att uppfylla drömmarna. De skaffade fram en ritning, klippte ur en tidning helt enkelt. Det var en liten (10 cm), högst ofullständig, men absolut genuin ritning av en livräddningskryssare som Archer konstruerat. Löfman tog en bild av denna ritning. Sedan förstörde han den, en gång, två gånger, massor av gånger – tills han hade en ordentlig arbetsritning.

Till pjäsen hör att Lundin i sin ägo hade ett världs- och familjepatent som handlade om en metod att göra självbärande stålkonstruktioner (ett slags klinkbyggeri med "stålplank" enkelt uttryckt). Han hade dessutom kännningar hos Westman & Lundmark AB, en mekanisk verkstad hemma i Enköping.

Resultat: ett gäng mekaniker som till vardags monterar byggtorkar och annat jordbundet satte i gång att bygga en havskryssare i stål, och det med en helt ny byggmetod som aldrig prövats.

På fyra månader byggde de en första klassens havskryssare. Hon kom i sjön lagom till Baltic Race, där man startade (i klass 3 B) utan att ha hunnit trimma någonting, utan ordentlig segelgarderob (ingen spinnaker) och med en kompass som fick galopperande framt på andra dagen. Det blev ingen placering, tvärtom, man bröt. Men "Penelope", som hon döpts till ("Läppan" bland de nära vännerna) kunde segla. Hon var rent av ett räddning med många utvecklingsmöjligheter.

Hon är alltså byggd i stål, kallvalsat 13/13-stål, heter det. Bordläggning och däck är 3 mm, köllådan 10 mm och samborden 5 mm. Finessen med den nya byggmetoden är att skrovet blir självbärande (inga spant, inga stringers), förhållandevis mycket lätt

och mycket starkt. Korrosionsbetyrskan skall vara avklarade med olja i köllådan, mönja i ett lager överallt plus zinkanoder i botten (10 st). Hon mäter 11 x 3,70 och sticker 1,7 m. Deplacementet är 10 ton och segelarean, krysstället, ca 60 m². Hjälpmotorn är en Albin på 20 hästar, vilket är på tok i underkant: hon borde ha åtminstone dubbelt så stark motor.

Bygget var ingalunda problemfritt, men med entusiasm och smartness löstes det mesta. Riggen är ritad på fri hand, men segelcentrum är placerat ungefär där originalets gaffelriggade version hade sitt. Stagning och dimensionering är gjorda efter praxis, dvs litet tjuvtitt på andra båtar.

"Penelope" har inga däckbyggnader att tala om, bara en "kapp" vid nedgången. Men utrymmena under däck är rekordderliga. Längst för ut finns en kättingbox, sedan skans med två rediga kojor och därefter garderob med gasolkamin om styrbord (kaminen var av välkänt märke, men den har hittills i stort sett bara värmt sig själv). Mitt emot den förmenta värmecentralen ligger toalett med tvättställ, så salong med fällbord och sittbänkar plus kojor en halvtrappa upp, tätt under däck. Längst akter ut pentryt, stor gasolspis med ugn, gasolkyl, men ingen diskho, tusen lådor, rätt om babord, redigt kartbord om styrbord och "maskinrum" under sittbrunnslådan plus en sjökoj om styrbord.

Det är ståhöjd överallt, gott om plats och ljus genom stora skylights. Men helhetsintrycket är knappast mysigt ändå. "Penelope" verkar mycket ra, och man får ett intryck av bruksbåt mer än rekreationsfarkost. Det är alltför mycket oisolerat stål, alltför mycket kondensdroppande skott och balkar.

Sittbrunnen är rymlig, även om mesanmasten står i vägen. Storsegel och apa skotas på knapar på mesanmasten, förseglen via stora vinschar till knapar på sittbrunnssargen. Alltsammans är rätt lättskött när man vant sig.

Hon seglar tungt och stadigt – vilken båt med 10 tons deplacement gör inte det. Enligt de stolta ägarna är hon jämförelsevis mycket snabb och tar höjd som bara en Colin Archer-båt kan göra. Batnytt hade få möjligheter att göra några direkta jämförande fartövningar. Hon är lovrig i överkant, och den långa ror-pinnen kräver två starka gubbar när det blåser på. En ensam rorsman får armar som en schimpans på en halvtimme. Lovgirigheten

Forts på sid 65

(Forts. fr sid 45)

skall emellertid trimmas bort: stormasten skall flyttas fram en decimeter så länge; det är mastfoten konstruerad för. Man kan segla henne ensam, men det är ganska visst både säkrare och roligare att vara två eller tre man ombord. Hon kräver utrymme och skall hellre seglas på öppna havet - där hon gar kalas även i grov sjö - än i trंगा innerskär-gårdar.

Efter en säsong i sjön har konsortiet Lundin-Löfman bestämt sig för att ta upp tillverkning av baten; det har drällt av intresserade.

En fullt färdig "Penelope" kostar med segel 109 000 kronor. Det är, jämförelsevis, billigt för en jättekoster i dag. Är man inte stadd vid full kassa, kan man köpa baten i halvfabrikat. Flera varianter finns. För 52 000 kr kan man köpa baten med färdigt skrov, däck, sittbrunn, ramar för kojer och diverse skott och annan inredning. Man beräknar att kunna bygga 6-7 båtar per år.

Sedan är det bara att leta upp en Atlant att krossa.

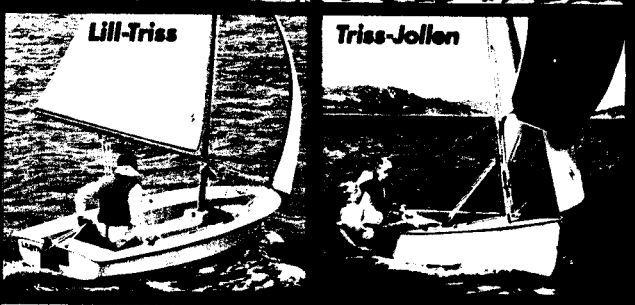
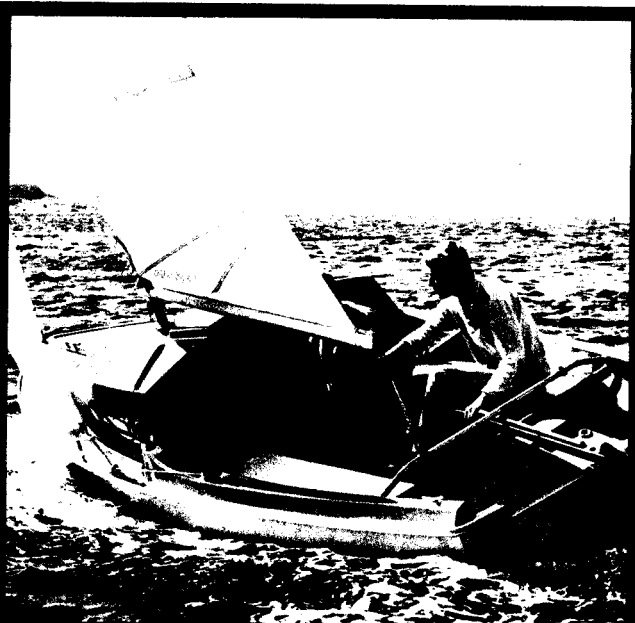
(forts. fr sid 28)

har man den speciella visning- en för press- och branschfolk. Fint ordnat, men det tråkiga är att utländska importörer eller journalister helst håller sig på hemmaplan den dagen och även följande för den delen. Där missar man alltså ett par dagars exportkamp.

Men exporterar gör man. På båt- och tillbehörsidan nämndes en summa av 11,5 miljoner pund. (Pundet står i drygt 12 kronor efter Wilsons senaste justering så ni kan ju själv räkna ut värdet i Strängaskilling.) USA svarar för den största kakan, men även Sverige har stor del i det hela.

Den stora bassängen, som är Londonutställningens ansikte och varje år ändrar makeup, visade nu upp ett irländskt ansikte. Nog så aktuellt med hänsyn till oroligheterna på den gröna ön. I den imiterade byn runt bassängen var det dock betydligt lugnare.

På "strandkanten" satt sig
Forts på sid 67



Stortrivs i Triss!

Triss heter Sveriges enda båtserie, som bygger på mångsidig användning oavsett båtstorlek till lågt pris. Samtliga båtar i serien kan användas som familjebåtar. Lättseglande och utmärkta med utombordsmotorer. Triss-Jollen är Sveriges största segelklass med ca 3.000 båtar och används hos många erkända båtklubbar som utbildningsbåt vid seglarläger. Nu med nytt familjevänligare och säkrare utförande. Lill-Trissen är utmärkt för ungdomar som vill lära sig segla, men också kul för mer avancerad segling. Stor-Trissen är avsedd för dem som vill ha en välseglande, rymlig och prisbillig familjebåt av glasfiber. Samtliga Triss-båtar har glasfiberbyggda ytter- och innerskrov med fyllning av uretanskum och är därmed osänkbara. Dessutom så gott som underhållsfria. Den kände båtkonstruktören Per Brohäll är skapare till de allt populärare "Trissarna".



ABC
FABRIKERNAS
KUNGÄLV

**ABC gör grejor för sport och fritid.
Dom kan dom!**

Aterförsäljare som för hela Triss-serien: AB Bil & Reservdelar, Gävle. AB Blohms Fritidmagasin, Göteborg. Båtvårdsaffären AB, Göteborg. Ebewe Marin AB, Stockholm. Hansson & Lundbom Motor AB, Göteborg. Hobby-Lagret, Linköping. Hälle Janemars Sport AB, Uppsala. Parsons Sport, Stockviksveken. Artur Roberts, Drebro. Rodins Sport AB, Uddevalla. Per Saldén Båttillbehör, V. Frölunda. Sjöbergs Marina AB, Limhamn.



**Betydligt
TREVLIQARE I BÅTEN**
än på bild är våra dricks-
vattentankar av gummi.
50, 95, 155,
200 lit.



**W. H. DEN OUDEN
SVENSKA AB**
Gideonsbergsgatan 5,
Box 8008, 720 08 Västerås.
Tel. 021/14 20 82
eller 53.




atlanta
Koralle

har blivit symbolen för en modern segeljolle. Tusentals seglares önskemål har undan för undan tillgodosetts. Koralle är byggd av glasfiberplast med forminpressad mahognyfaner. Koralle har hela familjen glädje utav, då den även är idealisk som rodd- eller motorbåt.
Längd 4,10 m. Segelyta 8,5 och 10 kvm. Bredd 1,45 m. Vikt: fullt segelklar 78 kg. Begär vår utförliga broschyr och prislista, och Ni skall finna, att ett Koralle-köp ger Er mesta båt för pengarna.

**Generalagent:
AB KALMAR SKEPPSHANDEL**
Kaggsgatan 2, 381 00 Kalmar
Tel. 0480/154 25

Extremist?



**Optiska nyheter först
i Foto!**
Den som är intresserad av foto- och filmt teknik ska läsa Foto - Nordens största specialtidning på området. Med många fina reportage, senaste nytt inom tekniken!
Nordens största fototidning!