

Båtens egenskaper





Seilegenskaper

Prioritering av stabilitet, styrke, slepeevne og sjødyktighet i hardt vær, førte til at man fikk et fartøy med forholdsvis dårlige seilegenskaper i lett vind. Til gjengjeld er seilegenskapene svært gode under ekstreme værforhold. Seilegenskaper for en redningsskøyte handler om mye mer enn hvor fort den seiler fra A til B. Man skal huske på at disse båtene ikke hadde radio ombord før helt på slutten av sin tjenestetid. Uten radio var farten av mindre betydning, de kunne bare redde de som de visste om. Havarister måtte jo derfor være innenfor synsvidde. Unntaket var når redningsskøyta en sjelden gang lå i havn og ble tilkalt via nærmeste telegrafstasjon.

Seilegenskapene til båten var et kompromiss mellom mange brukskrav som alle var viktige:

- Sjødyktighet
- Styrke
- Slepeevne
- Manøvreringsdyktighet
- Letthåndterlighet
- Hurtighet
- Komfort for mannskapet
- Pris



Sjødyktighet

Den viktigste egenskapen for en redningsskøyte er selvfølgelig sjødyktigheten. Sjødyktighet betyr ikke bare at båten flyter, men at den kan operere trygt og sikkert i all slags vær. Archers redningsskøyte var et avansert fartøy for sin tid. Stor bredde og lavt tyngdepunkt ga båten positiv stabilitet (eller et opprettende moment) selv om den ble kastet helt rundt. Det er flere eksempler på at dette skjedde. RS «Sandefjord» stupte kråke under en orkan i Atlanteren i 1938 og rettet seg øyeblikkelig opp igjen.

Skøyta ble utstyrt med dobbelt skrog. Garneringen, dørken og endeskottene dannet til sammen en indre båt, som kunne holde skøyta flytende selv om ytterhuden ble knust eller sprang lekk.

Dekksarrangementet var vesentlig for sjødyktigheten. Her var ingen store overbygg som kunne bli knust av sjøen. Styrebrønnen var selvlensende. Nedgangslukene var plassert nær båtens midtskipslinje og hadde høye karmar.



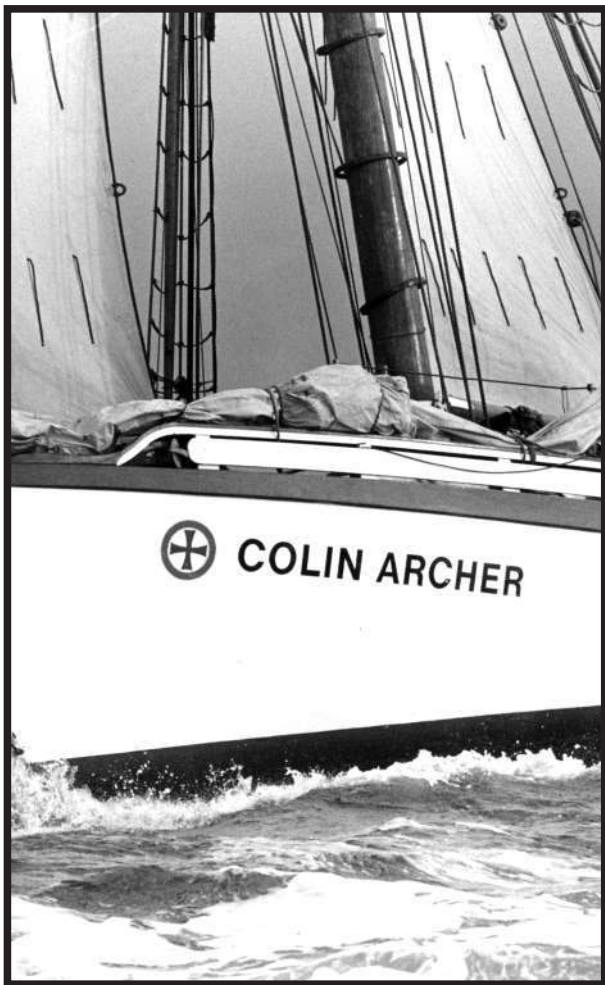
Styrke

En redningsskøyte skulle utsettes for ekstreme påkjenninger og måtte dimensjoneres deretter. Styrken i et slikt fartøy bestemmes av dimensjoner og materialkvalitet på de enkelte deler og av sammenføyningene mellom disse.

Archer var helt klar over dette og la vekt på å bruke utsøkte materialer med færrest mulig sammenføyninger. Spantene ble for eksempel bygget av få, krumvokste deler i stedet for mange stykker med tvilsomme sammenføyninger. Kjølen og mastene ble av samme grunn laget i ett stykke. Han var også klar over at den vesentlige del av styrken i en sammenføyning ligger i friksjonen mellom delene. Alle sammenføyninger ble derfor utført så trange som mulig med stramme bolter og nagler og med tørre materialer som senere trutnet seg trangere istedenfor å krympe seg slakke.

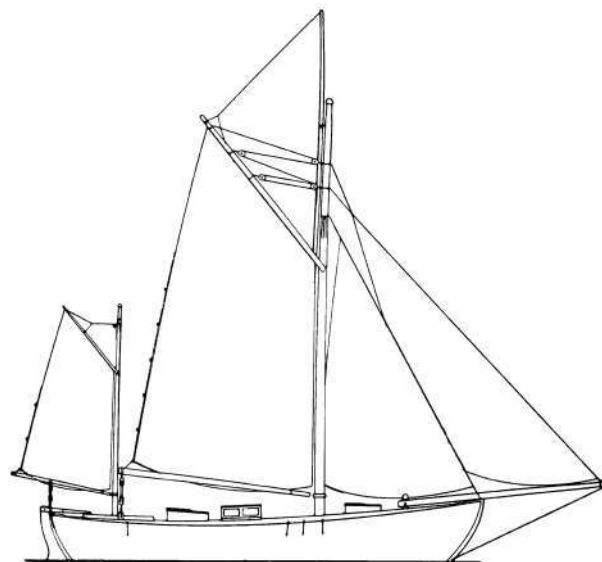
Colin ble bygget på Rekkevik utenfor Larvik av restmaterialene etter byggingen av «Fram». Disse var igjen restmaterialene etter byggingen i Horten av Marinens mest avanserte trefartøy «Kong Sverre» i 1860. Dette var vistnok italiensk eik som da hadde tørket i over 30 år.

Ser man på båtens dimensjoner, vil man oppdage at de er tilnærmet optimale. Deler som ble utsatt for store belastninger, er grovt dimensjonert, for eksempel stormasten og bunnstokkene (nedre del av spantene). Deler som ble utsatt for små belastninger, er derimot svært så smekre, ikke minst av hensyn til håndteringen — for eksempel ytre ende av klyver-



bom og gaffel, mesanmast, toppseilspire og spante-topper.

Noen særpreg på Archers redningsskøyte, som vitner om dens styrke, er den grove kjølkonstruksjonen med et kjølsvin som masten hviler på, ribber mellom spantene for å ta opp strekkbelastninger, en grov garnering som er drevet, og en meget robust og enkel rigg.



Riggen blir beskrevet på side 57.



Den viktigste oppgaven var å slepe fiskebåter til trygg havn.

Slepeevne

Båtens slepeevne bestemmes først og fremst av seilføring og stabilitet. Denne stabiliteten er resultat av stor bredde, stort deplasement (det vil si vekten av det vannet båten fortrenger), og lavt tyngdepunkt (jernballast og utvendig jernkjøl). En av de viktigste oppgavene for redningsskøyta var å slepe fartøyer. Hun kunne slepe motorskøyter med maskinskade eller flere fembøringer på én gang (en femboring var omtrent like lang som redningsskøyta).

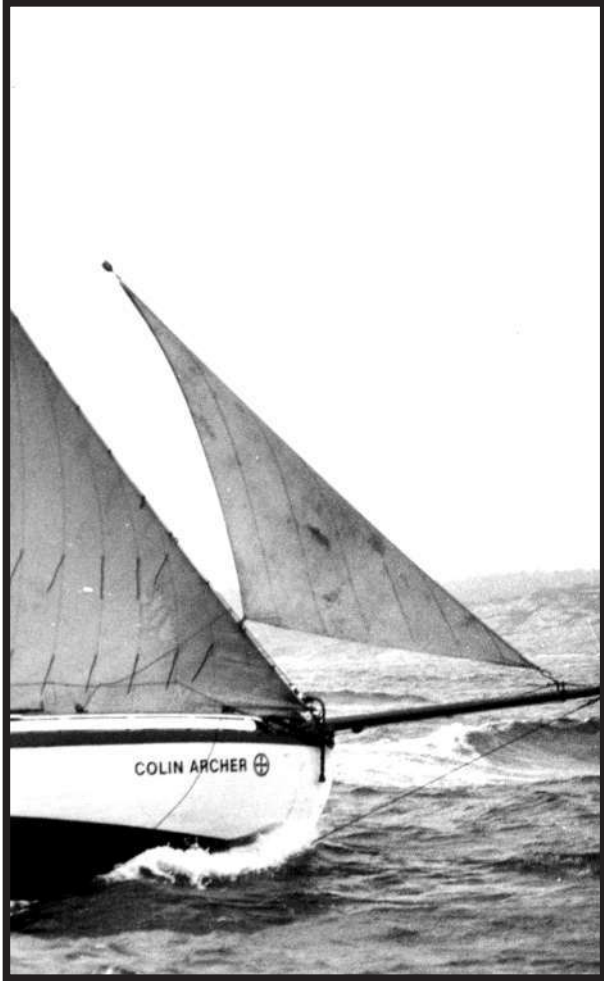
En moderne, lett seilbåt er lettdrevet og krysser med liten seilføring mot hardt vær, men med en femboring på slep, ville den bli liggende nesten stille og drive sidelengs. Redningsskøyta derimot kunne på grunn av den store stabiliteten føre forholdsvis mye seil i hard vind og var derfor i stand til å slepe.

Forskjellen på redningsskøytene «Liv» og «Colin Archer» illustrerer dette: Til tross for at «Liv», med sine slanke linjer, er rene skarpseileren sammenlignet med «Colin» — det har vi sett i utallige regattaer — har vi distriktsformannen i 1. distrikt, Gerhard Sørensen ord for at «Colin» var bedre egnet til tjeneste i Finnmark, fordi hun var en bedre sleper. Han ville heller avse «Liv» enn «Colin». Under budsjettbehandlingen i Selskapets forretningsutvalg i 1895 var det nemlig fremmet ønske fra Kristiansand om å få prøve den populære skøyta «Colin Archer» der nede: «Sørensen vilde her tillade sig at stille Anmodning om, at Skøiten «Colin Archer», maatte blive ombyttet med «Liv» idet nemlig «Colin Archer» er bedre skicket til at slæbe Baade end «Liv». Den



sistnævnte Skøite var efter kyndige Folks Udtalelser særdeles hensigtsmæssig til at borde Fartøier med, men var mindre hensigtsmæssig som Slæbebaad. Naar den fik et par Baade paa Slæb, havde den vanskeligt for at greie seg, medens «Colin Archer» slæbte 3-4 Baade ned Lethed, og nu var det Slæbning, det mest kom an paa i Finmarken, medens man syd paa hyppigere har Brug for at borde Fartøier. Af denne Grund var det efter Talerens Mening heldigst, om man foretog en Ombytning av disse Skøiter.»

Slepeevnen bestemmes ikke av stabiliteten alene. Båtens deplacemant og valg av rigg er like viktig. Den gammeldagse gaffelriggen er ikke den mest effektive på et fartøy som skal seile skarp bidevindsseilas, men det er ikke aktuelt for en tung redningsskøyte. Det er det tungdrevne skroget, og ikke riggen som begrenser hvor høyt opp i vinden båten kan seile. Ved rom seilas gir gaffelriggen større fremdrift enn en mer moderne rigg. Det kommer av at seilsenteret på gaffelriggen ligger lavere, noe som tillater større seilføring ved en gitt krenning.



I stiv kuling med hardværsolyver.

Manøvreringsdyktighet

Manøvreringsdyktigheten var viktig for et fartøy som ikke bare skulle seile ut og inn av havner i all slags vær, men også manøvrere kloss opptil havarister i kritiske situasjoner. Ved å manipulere med seil og ror kan én mann alene, ikke bare seile båten, men også få den til å «ligge bi» nesten stille, gå akterover, snu på en femøring, redusere farten kontrollert selv i medvind, eller seile sidelengs inntil en kai. Disse egenskapene var langt viktigere for en redningsskøyte uten maskin og radio enn evnen til å seile fort.



Letthåndterlighet

Letthåndterlighet var like viktig før som det er i dag. Skøyta er utrolig lett å håndtere når en lærer seg knepene. Riggeren er valgt med omhu, med relativt mange små seil, som er lettere å håndtere enn få store. Gaffelriggeren kan synes tungvinn, men når en slik tung båt skal håndteres kun for seil, er gaffelriggeren enklere å håndtere enn en moderne rigg.

Da Bjarne Aas konstruerte de første rednings-skøytene for seil og maskin i begynnelsen av 30-årene ble minst tre av dem utstyrt med den moderne bermudariggeren. Etter en sesong ble samtlige rigget om til gaffelrigg og det var vel ikke uten grunn. Det var neppe nostalgi. Gaffelriggeren er også mindre følsom for nedising. Det er også lettere å berge toppseil og mesan enn å reve storseilet. I hardt vær — og det var det jo som regel — var det tilstrekkelig med storseil og fokk. Klyverbommen var da surret inne på dekk og mesan, klyver og toppseil var beslått.

Den største håndteringsmessige fordelene med gaffelriggeren er utvilsomt at storseilet nesten alltid kan settes og berges i havn. (Mer om dette senere). Når seilene først er satt, kan rormannen stort sett håndtere båten fra styrebrønnen. Alle skjotene er ført hit, og her har han oversikt over alle seil. Styrhus på en seilskøyte var derfor utenkelig, det ville ødelegge oversikten under manøvrering. Det rare er at båten nesten er lettest å seile i hard vind. I storm er vanligvis storseilet revet med to rev og fokka med et rev. Storseilet går over av seg selv i bauten, og fokka hales mye raskere over når den er revet.