

Erling L. Kristofersen (1896–1952):

Med linjer som hobby

Av Ole Engen

(Sakset fra KLASSISKE LINJER nr. 18, juni 2010)

Når det markante kneppet fra de to gamle låsene stilner, er det med ærefrykt vi løfter opp lokket på den gamle amerikakofferten. Med stigende puls og små svetteperler i pannen, registrerer vi at den er full av gamle tegningsruller, gulnede kopier og stensiler med falmede blå og rød streker, men også originaler, blyanttegninger og kartongoppslag.

Kofferten har ligget på loftet hos familien Kristofersen i nesten 50 år, før den i 2000 velvilligst doneres Norsk Sjøfartsmuseum og gjøres tilgjengelig for alle interesserte. Nå er tiden inne for å la tegningene være med å fortelle litt av historien om Erling L. Kristofersens fasinerende liv med konstruksjon og linjer som hobby. Kristofersen er en av de store, men kanskje mest glemte av våre store lystbåtkonstruktører. I likhet med flere av sine samtidige kolleger var han i mange år aktiv som tur- og regatta seiler. Men i motsetning til hva som gjaldt de fleste, var ikke båtene levebrødet, kun en lidenskapelig hobby som han var så heldig å kunne dyrke relativt fritt. For egen regning bygget han flere av båtene han trodde på. Spesielt har Kristofersen betydd mye for mindre og rimelige seilbåter, der han både med nyskapende design og forståelse for bygge- og produksjonsmetoder, har satt varige spor etter seg.

Ungdom

Født i Kristiania i 1896 havner Kristofersen i et sterkt felt av profesjonelle konstruktørføds-

ler, med Henrik Robert født samme år, Sigurd Kufaa, Sigurd Herbern 1900, Bjarne Aas 1886, Jac M. Iversen 1884, med tjuvstart på Christian Jensen 1871 og Johan Anker 1873.

Faren, Anton L. Kristofersen, drev vognmannforretning med stall og hester i Trondheimsveien. Men kanskje var det moren, Augusta, f. Wilhelmsens skipperslekt i Svelvik, som var sporen til unge Erlings glødende interesse for båter og seiling helt fra barndommen. Om somrene bor familien på landstedet i Hellvik, på Nesoddsiden av Bundefjorden. De er seks søsken, fire brødre og to søstre, og familiens seilsnekke Bergljot, blir flittig benyttet, før Erling kjøper sin egen båt, spissgatteren Lom. Vinterstid er han en habil skiløper, noe flere nikkerebilder, og ikke minst pokalen med inngravingen "Hederspris vid Nordiska Spelens Skiftävlingar i 1917", vitner om.

Konstruktørdømmen som brast

Etter Examen Artium og tilhørende russefeiring i Kristiania, drar han til Trondheim. I 1921 er unge Kristofersen ferdig utdannet skipsingeniør ved Norges Tekniske Høyskole og klar for å begå seilbåtkonstruksjoner. Men selv for et lyst hode som Kristofersen er ikke dette det enkleste å kombinere med fast inntekt. Etter hvert begynner han i firmaet Star Contrapropeller A/S og jobber med effektivisering av rotor og propellersystemer for skip.

Noen skipstegninger fra dette arbeidet ligger også i kofferten. Det blir linjetegning og ingeniørarbeid, med seiling og tanker om småbåtkonstruksjon som fritidshobby.

Seilerfaring får han med flere forskjellige typer båter, som under landsregattaen sommeren 1920, når han seiler mannskap på 6-meteren Nina II (L5).

Sommeren 1926 setter vennen Nils J. Schriver for første gang sine bein ombord i en seilbåt, og han er "solgt", som han senere erindrer. Vennskapet som utvikles, skal bli viktig for dem begge. Båten er Erlings Vivat, en 10,2 meter lang hekkbåt bygget på Nordstrand i 1914 og målt inn som 7 seilmeter. Turen går via Sverige til Skagen og er en herlig tur preget av seiling, vennskap, piker og vin. I Vivats skibsjournal, som skipperen fører med den sikre håndskrift,

som senere skal gjenkjennes på mange tegninger fra den gamle kofferten, skriver han;

"Rum slør videre leden sydover. Passerer Grebbestad, passerer nesten Fjellbacka også, men på gr. av viftende småpiker på stranden baut skib igjen, og fant ankerplass ...

Dagen går med badning, spising og driking, litt spasering og selvfølgelig flirt og dans ... Erik

og Nils har forlengst gåt til køis, og skipperen sitter alene og nyder den friske morgenseilas

og ålbargeren ...Gik seil kl 0200. Bar 76,8. Frisk kuling av vest til syd. Stikker ut med 6

ruller og stormfok".

Senere handler Kristofersen 60-kvadratmeteren Gipsy (N2), bygget 1913 hos Jac. M. Iversen i Son.

Hobby, den første 19,5-kvadratmeter spissgatteren

Schriver, som er blitt hekta på seiling, kjøper 19,5-kvm spissgatteren Scapin (A70, bygget 1927 i Drøbak), og seiler regatta med Kristofersen som rormann sommeren 1928, dog uten de store plasseringer. Det er ting som tyder på at Kristofersen faktisk tegnet Scapin, men det er vanskelig å si helt sikkert. Uansett, interessen for det aktive og hurtig voksende 19,5-kvm spissgattermiljøet er tent. Etter å ha rundseilt alt innen de andre spissgatterklassene, er 19,5-kvadratmeteren blitt godkjent som nasjonal klasse i 1925. Med gitt seilareal,

maksimal lengde på 8 meter, minimum bredde på 1,7 meter etc. er det en spennende regelbåt med potensiale, som konstruktørene kan bryne seg på med individuelle konstruksjonsløsninger.

Kristofersen høster erfaringer og ser muligheten for å realisere drømmen om en egen, selvkonstruert båt. Olaf Pedersen fra Gamlebyen står for håndverket, og båten bygges i bakgården i Kristofersenfamiliens gamle vognmannsforretning i Trondheimsveien 6. Pedersen er egentlig maler, men også en dyktig båtbygger. Det skal etter hvert bli minst åtte 19,5-kvadratmeterer han leverer etter Kristofersens tegninger.

Våren 1929 står Kristofersens første båt, 19,5-kvadratmeteren Hobby, ferdig. Hvitmalt, med hvitt seilduksdekk og A79 i seilet, er hun klar for prøvetur og kappseilas.

Hobby-navnet blir varemerket for de båtene Kristofersen tegner og får bygget til seg selv. Navnet taler for seg selv. Båtene var hans hobby, lidenskap og store interesse i livet.

Kappseiling

Indre Oslofjord er et eldorado for seiling, med mange aktive seilforeninger, regattaer og klasser, og det blir en aktiv regattasesong for 33 år unge Kristofersen og Hobby. For å få et inntrykk av engasjementet og talentet, både konstruksjons- og seilmessig, er det interessant å se på regattaene noen av de første årene. Det kladder litt i de to vårregattaene i regi av KNS og Oslo Seilforening, med en sjetteplass og en fjerdeplass. Men i de internasjonale regattaene i Horten blir det en første- og en sjetteplass av nitten startende båter. I distanseseilasen til Hankø kommer Hobby inn som nummer fire, men bare fire sekunder bak nummer to. Under Oslo Seilforenings serie-seilas i slutten av juli er det sesongbeste og totalseier i klassen, med en første- og annenplass. I Kongens serie-seilaser blir han nummer 7 av 12 startende, og i KNS høst regatta seiler Hobby inn til en tredje- og fjerde plass under tøffe forhold. Lørdag er det øsende regnvær og søndag hagler det.

Skriver på sin side har seilt Scapin uten å få en eneste premieplassering. Han ber Kristofersen tegne en ny båt. I mai 1930 står 19,5-kvadratmeteren Svigermor (A90) klar hos båtbygger Pedersen, som har bygget den i Gamlebyen.

Nils Schriver er naturlig nok svært spent. I vårregattaen seiler Hobby inn til annen- og

fjerde plass, mens Svigermor må nøye seg med de to siste plassene. Seilasene i indre Oslofjord følger sitt faste program, men midt i sesongen selger Erling Hobby til sin bror Yngvar, som døper den Gjeita II. Han tenker på en ny båt. Svigermor tar en førsteplass i Kongens serie- seilas, mens gamle Hobby, med Yngvar Kristofersen til rors, tar de resterende første- og annenplassene.

Kristofersen er som nyetablert konstruktør engasjert i den videre utviklingen av 19,5-kvm-klassen og innkaller sammen med bl.a. den dyktige spissgatterkonstruktøren Sigurd Kufaaas til et diskusjonsmøte januar 1931. Det blir verken tillatt med genoa eller åpning for større skrog, noe en engasjert Bjarne Aas mener er å gå i mot utviklingen.

Hobby II

Hos båtbygger Pedersen i Gamlebyen har det vært en travel vinter, og våren 1931 er Kristofersens nye Hobby II (A93) og Monika V (A94) for Bruno Becker klare. Sigurd Kufaaas står for de resterende tre av årets fem nybygg i 19,5-kvm klassen.

Sommerens store evenement er Christiansand Seilforenings jubileumsregatta. En liten gjeng 19,5-kvm'ere seiler sørover. Sørlendingene har ingen slike båter selv, og de studerer båtene med interesse. Nye Hobby II gjør det godt med en første-, et par andre- og en tredje plass. I nydelig vær med god vind, og med både kronprins Olav og kronprinsesse Märtha på plass, er det hele en flott uke.

Resultatlistene for resten av sesongen viser at også Monika gjør det ganske bra, mens Svigermor ikke når helt opp.

Lars Walløe, en fire år yngre bekjent med nystartet karriere i Finansdepartementet, stiller i rekken av de som er gått lei av gamle Scapin, som han har overtatt etter Schriver, og bestiller en ny 19,5-kvm etter Kristofersens tegninger. Pedersen leverer Pelican V (A100) våren 1932. I flere ragattaer stiller det nå gjerne fire Kristofersensbåter. Både Hobby II og Monika gjør det bra i 1932-sesongen.

Ut på høsten starter båtbygger Pedersen i Gamlebyen oppspantingen av tro nye 19,5-kvm'ere etter Kristofersens tegninger, som leveres våren 1933. Båtene er Teist (A105) for Nils J. Schriver, og Rond II (A106) for Arne Drøvdahl. Kristofersen har en aktiv regatta-sommer 1933, og Hobby II og de andre konstruksjonene hans gjør det ganske bra.

Samtidig har den unge, entusiastiske seileren Willy H. Johannesen syslet med idé, tegninger og halvmodell for en ny 30-kvm spissgatter. Båtbygger Karl Jacobsen i Gamlebyen står for konstruksjonstegningene og byggingen.

Den geniale stensil

Mellom båtkonstruksjoner om natten og lønnsarbeide på dagtid har Kristofersen også klekket ut en ny kommersiell forretningsidé, som skal gi ham enda bedre økonomisk frihet til å dyrke lystbåtinteressen. Med oppmuntrende tilrop fra den to år eldre vennen Schriver, som helt siden 1923 har drevet egen forretning innen papir og kontorrekvisita, klekker Kristofersen på kjøkkenbenken ut et konsept for stensilproduksjon. En stensil er et spesialbehandlet silkepapir/avansert blåpapir for mangfoldiggjøring av trykk. For å fiksere den i duplikatoren er det øverst på stensilen limt på en pappkant med et hullmønster spesifikt for leverandøren. Kristofersen pønsker ut et hullmønster som gjør at hans stensiler passer til alle typer duplikatorer. Dette blir en fulltreffer, og Norna Teknisk Kjemiske Fabrik er snart en realitet i de gamle lokalene i Trondheimsveien, med 10–20 ansatte på det meste.

Rapp III (A111), som leveres våren 1934, blir den siste Kristofersenkonstruksjonen bygget hos Olaf Pedersen i Gamlebyen. Han dør året etter, bare 49 år gammel. Kristofersen bruker nå Filtvedt Båtbyggeri for de neste spissgatterne. Klassen er en av de største, noe

som skyldes at de fortsatt er relativt rimelige, både å bygge og seile.

Ut på høsten tegner Kristofersen også en 15 kvm halvdekksbåt, men denne blir ikke utviklet videre.

Med Liv og Hobby III på svenskekysten 1935

Tiden er igjen inne for å prøve de siste erfaringer og ideer med en ny, egen båt. Hobby III (A121) og Pelican VI (A120) for Lars Walløe går på vannet 1935. Båt og rormann gjør det godt sammen, med flere første- og andre plasser. Men den største "seieren" i 1935 tar han som 39-åring på hjemmebane, når han gifter seg med Liv, en herlig 20 år gammel pike

med glimt i øyet. Tross røttene fra Hedmark blir hun hurtig fanget av seilingen og skal ofte

bli med ut på både tur, og prøveseiling av nye båter.

I strålende solskinn heiser de seil den 8. juli 1935. Kristofersen leder an på kjente kyster.

For en liten sydvestlig bris glir 19,5-kvm'erne Hobby III, Pelican VI, Teist, Rond II og

Thordis V ned Kosterfjorden, gjennom Havstensund, forbi Fjellbacka, og ankrer i en liten

lun vik ved Hedstrand når vinden løyer ut på ettermiddagen. Primusene suser og aftens-

maten nytes, selv ikke et besøk av ivrige svenske tollere kan ødelegge den herlige kvel-

den.

Etter morgenbad og frokost stevner de fem spisgatterne videre sørover i den svenske sommeren. Om kvelden fortøyes det i Hellevikstrand. Olsen-Norge hos Erling og Liv, og

flere andre mannskaper leier seg værelser for natten så det blir bedre plass om bord i båtene.

I det samme herlige været glir båtene neste dag sørover til Marstrand før de etterhvert

anduver reisens mål, Långedrag og GKSS' jubileumsregatta.

Det blir herlige dager med seilas og festivitas, før baugen vendes nordover. Etter noen dagers seilas kommer de første stille regndråpene, men da er det bare å fiske fram påhengeren og putte de siste milene hjem til bøya utenfor Hellvik.

Skarpsno

Det går mot vinteren 1936. Hobby III er forlengst seilt fra bøya i Bundefjorden og lig-

ger i sitt vanlige vinteropplag på Vassholmen. Kristofersen jobber med tegningene for en ny 19,5-kvm for vennen Nils J. Schriver, som har klare ønsker for hvordan båten skal være. Skarpsno (A125), som tar vannet 1936 på Filtvedt, er kraftig bygd og godt turinnredet med masse praktiske skuffer og skap. Masten er satt på dekket med både topp og akterstag, for å gi bedre plass under dekk, noe som gir god soveplass for 3 mann. Deplasementet er 2250 kg og kjølen veier 1445 kg. Kritiske røster mener at grensene er i ferd med å sprenges, men Kristofersen parerer rolig at det er nødvendig med mere kubikkinnhold i 19,5-kvadratmeteren, og da må kjøelvekten økes.

Den andre 19,5-kvadratmeteren (A132) han har tegnet denne vinteren, sjøsettes på Killingen. Hobby III fortsetter på regattabanen i 1936. Det blir ingen topplasseringer, men det går ganske bra i sommerens seilaser. Siden 1916 har han vært medlem av KNS, men han er også medlem i Seilklubben Ulabrand, der Willy H. Johannesen er leder, og får æren av å tegne utlodningsbåten i anledning 50-års-jubileet – en 19,5-kvm (A133) selvfølgelig, som bygges på Sigurd Herberns båtbyggeri.

Kristofersen er nok også medlem av flere seilkubber som Vestfjorden og Oslo Seilforening, da det på denne tiden er nødvendig å være medlem av arrangør klubben for å delta i kappseilaser.

Når en ser tilbake på disse årene med regattaseiling, synes det som Kristofersen er en engasjert seiler med plasseringer stort sett på det jevne, men som på en god dag kan hevde seg helt i toppen.

Skarpsno har ikke hatt mye vann under kjølen våren 1937 før den selges til den ikke ukjente rormannen T. V. Sommers, som tar den med hjem til England. Uffa Fox, den kjente konstruktøren, seileren og skribenten, har en lengre skildring av Skarpsno i en av sine bøker etter å ha prøveseilt henne en tidlig maidag 1937. Fox er imponert over båten, og det skyldes ikke bare hans besøk i Norge noen måneder tidligere, hvor han senere med ærefrykt har skildret møtet med Johan Anker på tegnekontoret i Vollen. "All this time Skarpsno

sailed extremely well" skriver han. Det eneste som bekymrer ham er om understøttelsen av masten på dekket er sterk nok.

Oslojolla

Med Skarpsno er den heftigste 19,5-kvm-epoken over for Kristofersen, og energien brukes høsten 1936 på en liten og virkelig billig ungdomsbåt av "pramtypen". Vennen Nils J. Schriver er også med på dette initiativet. Det bygges en prototype, men i mellomtiden forbedrer Kristofersen ideen. Båten får mere jolleform med vanlig baug, og "pram"-begrepet må vike. En jollelignende senkekjølsbåt 5,5 meter lang, 1,5 meter bred og med 7,5 kvm luggerseil blir bygget tidlig på vinteren. Båten er klinkbygget med 18 kg senkekjøl. Prisen er bare 350 kroner, det samme som måneds hyren for en godt erfaren gast på en lystbåt, og det bestilles umiddelbart 20 båter. For de nevenyttige er tegningene til salgs for en tier. I den utlyste navnekonkurransen er det ikke uventet forslaget "Oslojollen" som stikker av med hele premiepotten på 25 kroner.

Den beskjedne konstruktør

I mars er det bestilt 34 båter, i april 46, og i mai 65 båter totalt. Det tar av, men Kristofersen griper ikke til store ord når han gratuleres med Oslojolla i et intervju mai 1937: "Ikke noe å gratulere meg med. Jeg har jo bare laget tegning ene. Det er andre som har sørget for at båten er blitt en suksess". Intervjueren konkluderer tørt at det var da voldsomt til konstruktør-beskjedenhet. Kristofersen hører med til foregangsmennene innen småbåtverdenen. Men dette forteller nok mye om kjernen av Kristofersen som person. Han er beskjeden, stille, og gjør lite ut av seg og sine ideer. Men han er intelligent, idé- og kunnskapsrik, snill og hjelpsom. Og det er nok som han selv sier; han har gode folk med seg som ser verdien i det han gjør, og som vet å markedsføre og realisere ideene. De som har kjent ham, sier han kunne virke litt innesluttet og kanskje litt alvorlig, iallefall de siste årene. I deler av livet har han også et litt nært forhold til sterke dråper, men lidenskapen for båtene og ideene er med på å holdt ham oppe i vanskelige tider.

Hobbyliten

1. og 2. juni 1937 går den første regattaen der Oslojollene stiller til start, og Kristofersen

seiler sin egen jolle som han har døpt Hobbyliten. Første dag blir det en siste plass, men neste dag er han først over mållinjen. Han følger opp i vårregattaen helgen etter med en 1. og 2. plass. Styret i Kongelig Norsk Seilforening har sin egen PR-seilas, og selveste kronprinsen tar plass og seiler inn til en 3. plass.

I høstregattaen er Oslojolla nest største klasse med 22 båter. Og det er ikke bare unge, men også voksne seilere som deltar. "Dette forteller om Oslojollens enestående seiersgang i løpet av en sesong. Sjelden har vel en båt slått så godt an", kan man lese i bladet "Seilas".

I andre omtaler brukes ord som "besnærende liten konkurransebåt", "sikker og trygg", og "utmerket sjøbåt".

Sigurd Kufaa, evig spissgatterforkjemper, som har tegnet noen av de hardeste konkurrentene til Kristofersen i 19,5-kvm klassen, mener Oslojolla er god, men at Kristofersen må få et forseil på den for mere fart og moro. Og Oslojolla med bermudarigg kommer senere.

Kufaa har vært plaget av gikt og bare seilt mannskaap siden han kvittet seg med sin siste båt for 10 år siden. Også Henrik Robert, dyktig konstruktør, seiler og verftsdriver, snakker pent om jolla som han selv har prøveseilt.

Ut på høsten tar Kristofersen og Schriver landeveien fatt og promoterer Oslojolla med foredrag og film i seilforeningene i Ålesund, Drammen og Larvik. Formannen i sistnevnte klubb, Ludvig Næss, har seilt jolla han kjøpte i sommer trygt rundt det beryktede Hummerberget og mener den er "en epoke innen seilspporten".

Det første året er antall Oslojoller kommet opp i nærmere ett hundre båter. Oslojolla med seilmerke nr 1 havner under juletreet hos Kristofersens bror, og det er to fornøyde nevøer som neste sommer kan kappseile i egen båt mot sin onkel i Hobbyliten.

2-manns turbåt

Men som vanlig har Kristofersen flere ting på gang samtidig, og i februar 1938 har han

tegningene klare for en ny, billig 2-manns turbåt, som han umiddelbart får bygget for egen regning. Båten er 8,0 meter lang, 2,2 meter bred og bærer 18 kvm seil som balanser av en dyp kjølfinne på 600 kg. Den kan ligne en forstørret Oslojolle med overbygg og gir inntrykk av å være romslig. Man sitter makelig oppreist i hytta, toppen av iskassa er kjøkkenbenk og det er selvsagt flust med skap og skuffer. I et intervju med Seilas utpå sommeren 1938, forteller Kristofersen: "Nå har Schriver og jeg seilt båten hjem fra verftet i Grimstad som bygget den, Jørgensen & Viik, og vi er meget tilfreds. Etterpå var jeg på 14 dagers sommertur til Marstrand, og utenfor Smøgen var det temmelig hard bris. Men båten krenget jo nesten ikke i sjøen, vi hadde så og si aldri "rekke bris", og når køiene ligger såpass høit fra dørken som de gjør, viste det sig at de alltid holdt seg tørre. Det er forresten John Marcussen som satte meg på ideeen å bygge båten etter dette prinsippet han hadde sett i Amerika". Han avslutter med: "Det blir selvfølgelig ikke her tale om seriebygg i klasse med Oslojollen, men bare kom igjen alle som ønsker en båt av typen". Dette er Hobby IV, som han og familien har stor glede av, før den selges et par år ut i krigen. Det skal mye til for å måle seg med Oslojolla. I dette andre året siden lanseringen er det bygget 250 av den. Selv trønderne har fått sin dose jolle i form av PR-kapseiling rundt Munkholmen. Mange av båtene er velvilligst befraktet med NSB for den nette sum av kr 18,30 pr stk, eller kr 12,50 for to og flere.

Krigen kommer

Et par nye 19,5-kvm'ere og en 30-kvm spissgatter (seilmerke T) forlater Kristofersens tegnebrett i 1939. Denne sjettede båten (T6), i klassen som Willy H. Johannesen entusiastisk har drevet fram, blir levert av Borge & Bringsværd det først krigsåret, sammen med A144, som er bestilt av broren, Georg H. Johannesen. A145 og A149 leveres også trolig etter Kristofersens tegninger.

Men hva med Kristofersens egen båt, som må være den femte i Hobbyserien? Hobby V

har jeg begrenset kunnskap om, men et gulnet fotografi av en 19,5-kvadratmeter i stor sjø har på baksiden den sirlig påføringen "Erling ombord i Hobby V, ca. 1947".

Bak tegnebrettet under krigen

Da Johan Anker dør i 1940, vurderer Kristofersen seriøst mulighetene for å overta verftet i Vollen, men han slår det fra seg. Tross krigen går hans egen bedrift rimelig bra, datteren Turi kommer til, og det er mange hensyn å ta.

Linjene for den nye 30-kvm'eren må ha falt i smak hos spissgatterkongen Willy, som ikke har glemt sin første flushdekkede Bris V (T1), for Kristofersen justerer og leverer tegningene for en ny Bris IX. Bare krigen kunne ta slutt.

Skrippet er kort til å gå videre med tegninger for den nye 40-kvm spissgatterklassen (seilmerke W), som Einar Iversen i Sarpsborg har tatt initiativ til rett før krigen. De første åtte båtene er alle bygget i Grimsøykilen etter Jac M. Iversens tegninger. Kristofersen tegner en solid og vakker båt med hytte som han strekker foran masta.

Lenge har Kristofersen, Johannesen og Walløe diskutert mulighetene for en ny og billig folkebåt. Mens krigen er på det mørkeste, vi skriver februar 1943, løsner Kristofersen forsiktig tegnestiftene som fester oppslaget for den nye 22,5 kvm entypebåten til tegnebrettet. Brettet som står på bordet i spisestuen, er en enkel plate bare skrådd med noen underliggende kiler, og han bruker hovedlinjal, vinkelhake, kurvelinjaler og planimeter. Det svever lett piperøyk over bordet, der det ligger en skissebok med ideer og kunstferdige tegninger. Han er god til å tegne. Samlingen av maritime bøker og litteratur er anseelig og tar mye hylle plass i rommet innenfor, der det store tegne brettet står.

Det er en liten revolusjon av en 9,28 meter lang og 2,12 meter bred hekkbåt, med rund bunn og finnekjølboltet rett på, Kristofersen har tenkt ut. Ikke bare utseendemessig, men ikke minst byggemessig. Kristofersen, som gjennom Oslojollen og 2-manns turbåten har prøvd å bygge så rimelig som mulig, har her tatt et nytt grep ved å bygge båten opp ned på en lest, og benytte bord med konkave og konvekse flater som lett passer i hverandre. Det er bare å "kle" lesten. Den revolusjonerende lestebåten er født.

Knarren

Einar Iversen ser potensialet i denne nykonstruksjonen, og får i hemmelighet bygget en prototype ved båtbyggeriet sitt i Skjebergkilen. Tyskerne oppdager det, men sommeren 1944 sjøsettes O N-1 mot at de kan bruke båten. Etter noen nødvendige forandringer og ny prøveseiling senere på høsten, blir avtalen at det skal bygges en båt til, som tyskerne kan overta. Men freden kommer, og den bliver i stedet seilt til Oslo hvor den får stor oppmerksomhet og delte meninger. Noen mener den er for høy i fribordet eller merkelig i fasongen, men de fleste er svært positive. Med kjappe replikker og faglig tyngde fra daglig virke i byens båtustyrforretning, forhånds selger Willy H. Johannesen en haug båter, men det er vanskelig med materialer og det leveres bare tre båter i 1946. Prisen er 4600 kroner, halve prisen av en drake. Først i 1948 tar det av med 16 nye båter, og 21 året etter. En oslomann innkasserer 100 kroner i premie for navneforslaget Knarr.

Mye tyder på at Kristofersen eier en egen Knarr, som han har liggende på landstedet i Hellvik. Her seiler han også en kutter, men om dette er hans egen, vet jeg ikke. Fra leiligheten i Bygdø Allè er det kort vei til brygga i Oslo sentrum, og bare en kjapp fergetur over til Nesoddlandet og Hellvik, der båten ligger.

Kutteren

Allerede under arbeidet med Knarren ser Kristofersen muligheten for en tilsvarende krympet 13 kvm lestebåt med målene 7,0 ganger 1,7 meter. En vakker liten båt, med riktig slankhet og overheng. Tegningene er klare allerede i november 1944, og den første båten, med Ø1 i seilet, går på vannet fra Grimsøykilen båtbyggeri 1945. Senere bygges båter også i Fevik. Men konkurransen med både 12,5- kvm'ere og BB11 gjør at de store produksjonstallene uteblir. Navnet Kutter, som selvfølgelig er navnet på Knarrens lillesøster, kommer i 1953.

De store spissgatterne

I Vollebukten glir slippvognen med Bris IX (T7) sakte ned i det ennå kalde vannet ved

Anker & Jensens Eftf. våren 1945. Det er den første av en serie 30-kvm spissgattere (seil-

merke T) som Kristofersen gjorde tegningsarbeidet for under krigen. De to første båtene

ble delvis ferdigstilt tidlig under krigen og lagret, og fredsvåren hadde man tyvstartet

byggingen av flere båter. Det er linjelekre turbåter som seiler godt, og håndverket er

nydelig utført. I tillegg til T7 leveres også T9, T11, T12, T13 og T14 dette året fra Anker &

Jensens Eftf., mens T16 og T17 leveres fra Ottar G. Larsen i Drøbak i 1948 og -49. Parallellt bygges seks 40-kvm spissgattere, W11-16 (seilmerke W), i Grimsøykilen

1945 etter Kristofersens tegninger. Med sin lengde på 10,5 meter og bredde på 2,6 meter, er W-båtene en meter lenger og 40 cm bredere enn sin slektning T-

båten, noe som øker volumet vesentlig og gjør de enda bedre egnet for turseiling. Det er plutselig slutt på å sitte krombøyd i kahytten, og kryping for å komme inn i

forpiggen, samtidig som man sitter normalt i sittebrønningen. Mens de første båtene etter Iversens tegninger hadde hytte fram til masta, dro Arthur Holth hytta litt

framfor masta på W9 og -10, mens Kristofersen tar skrittet fullt ut, og lar hytta gå så langt fram at forluka får plass i overbygget. Dette gir enda bedre plass under

dekk, og er en del av Kristofersens tradisjon for utvikling av turbåten.

En 30 fots turbåt

I januar 1946 tegner Kristofersen en 30-fots turbåt med innenbordsmotor.

Tittelen på

tegningen i kofferten er "Proposed 30' cruiser", og den engelske teksten kan indikere at

han har fått en forespørsel fra utlandet, kanskje England. Hekkbåten er 9,1 meter lang med 25 kvadratmeter seil. Motoren ligger helt inne under den brede hekken,

aktenfor rorstammen, med et kanskje vel optimistisk vinkelgear til propellen.

Båten blir trolig ikke bygd.

6-meter R

I Kristofersens produktive periode bak tegnebrettet under krigen, tegner han også båten som virkelig bryter med både spissgatteren, turideal et, og nye, rimelige

byggemetoder; nemlig en 6-meter R, den kanskje mest ren dyrkede

kappseilingsbåten av alle, og alle konstruktørers drøm. I 1946 går Einar Iversens

Rox (6N75) på vannet ved verftet i Skjebergkilen, mens Else Marie (6N77) tegnet

samme året, leveres av Anker & Jensens Eftf. Båtene er imøtesett med stor

interesse, men hevder seg ikke helt i toppen. Kristofersens nevøer Yngvar og Jan

Erik, seiler som mannskap på Rox. Til tross for den meget begavede seileren Øivind Christensen ved roret, blir det ingen topplasseringer. Marginene er små i 6-meter klassen og gamle ringrever som Bjarne Aas er fortsatt internasjonalt best. Men som debutant i dette selskapet står det respekt av Kristofersens innsats.

I 1947 er Johan Ankers sønn, Erik, rormann på Else Marie og tar to andre plasser i landsregattaen, bare slått av Magnus Konow og Henrik Robert. Senere kjøper Willy H. Johannesen båten, døper henne Bris XI og tager noen premier.

I slutten av 1940-årene uttrykker den profilerte skribenten, seileren og organisasjonsmannen Halfdan Hansen bekymring for mangel på nye, dyktige konstruktører "som kan ta arven opp etter Anker, Jensen, Aas, Robert, Kristofersen m.fl." Det er liten tvil om at Kristofersen nå er i det gode selskap.

Den nye 5,5-meteren

I årene etter krigen sitter Kristofersen sammen med Bjarne Aas og Henrik Robert i KNS' tekniske komité og som rådgiver for Skandinavisk Seilforbund. På møtet i 1946 fremmes forslag om en ny 5,5-meter og en cruising/racer-klasse. Begge klassene vedtas på International Yacht Racing union's (I.Y.R.U.)-møte i London tre år senere. Oppfatningen er at 6-meteren er blitt for dyr, og 5,5-meteren er tenkt som et rimeligere alternativ. Kristofersen vil prøve denne nyskapingen han har vært med på utviklingen av og tegner 5,5-meteren Hobby VI for bygging hos Asbjørn Johnsen i Son. Men det er Robert, Aas og Linge, unge og lovende, som får bygget de tre første båtene. Først året etter, i 1951, går Kristofersens 5,5-meter (5,5 N6) på vannet i Son. I landsregattaen seiler Hobby VI inn til en fjerdeplass med den utmerkede drakeseileren Thor Thorvaldsen ved roret. Men, som Skarpsno 14 år tidligere, selges også Hobby VI ganske umiddelbart til England. I Cowes Festival Week viser hun klasse, nå under navnet Nauta II, med tre førsteplasser blant fire startende 5,5-metere.

Den nye C/R-regelen

Men Kristofersen nøyer seg ikke med den nye 5,5-meteren. I 1950 tegner han også ut to

båter etter den nye cruising/racing-regelen. C/R-regelen, som skal erstatte den gamle R-regelen av 1933, har som hovedhensikt å få fram mere sjødyktige og romslige båter i 8, 9, 10 og 12-meter klassen. Dette er egenskaper som ligger Kristofersens hjerte nær.

Hans gamle samarbeidspartner Einar Iversen i Sarpsborg bestiller en 9-meter. Båtbyggeriet i Grimsøykilen produserer knarrer er for harde livet, men Iversen får presset den inn i byggeplanen. Det er en harmonisk og vakker båt, 14 meter lang og snaue 3 meter bred, som går på vannet våren 1951 med seilmerke 9 C/R N1. Konsul Iversen er svært fornøyd med sin nye Gro X og håper han kan få prøve den mot 9-meteren som Bjarne Aas har levert til Gøteborg, og der vant Gotland Rundt.

Den andre båten Kristofersen tegner etter C/R-regelen er en 8-meter, og er en av de siste større båtene som bygges hos Anker & Jensens Eftf. (Engelbrethsen og Larsen) før verftet avvikles. Bottlenose får seilmerket 8 C/R N1, og indikerer at den er den første båten i klassen. Båten, som måler 12,1 ganger 2,6 meter og bærer 56 kvm seil, leveres til en oslomann.

Året er fortsatt 1951. Landstedet på Hellvik selges, og Kristofersen kjøper en rødmalt, gammel villa med utsikt og nærhet til Bestumkilen og ny båt plass.

Den siste båten

Våren 1952 diskuterer Kristofersen, Willy H. Johannesen og Lars Walløe hvordan man kan få fram en virkelig billig og god begynnerbåt. Dette skjer kanskje i lys av et I.Y.R.U. vintermøte i London, som har invitert til konstruksjon av en bedre og billigere internasjonal 2-manns båt. Uansett, Kristofersen krangler seg igjen opp bak tegnebordet, og i mai er tegningene klare for en 6-ganger 1,7 meter lestebåt.

Den gamle kofferten med tegninger er nesten tom, og historien fortalt, men en siste, gulnet tegningsrull viser en båt med trekk fra Oslojolla, noe høyere fribord, dekk til masta, og vertikal, tverr hekk. Denne båten får han aldri jobbet videre med, og dens skjebne er en annen historie.

1. august 1952 dør Erling L Kristofersen, 56 år gammel.

Hva som skjuler seg bak L'en i Erling L. Kristofersen? For de som har kommet seg gjennom hele historien, eller til de som ikke har klart å vente, men har begynt på siste side, kan det avsløres at L'en står for Lars.

Kilder og takk til:

Tisaakriftene Seilas og Seilspport

Norsk Sjøfartsmuseum

Torstein Arisholm

Jon Winge: Norske trebåter

Kr. Anker Olsen: Seilas og samfunn

Tidsskriftet Klassiske linjer

Kristofersens tegningskoffert

Sarpsborg Seilforening: Under seil i 50 år

Aftenposten

Vold & Engen: Linjenes mester

Liv Løkkeberg, Turi Ueland, Yngvar Dyvi, Jan Erik Dyvi, Elin Kragset Vold, Ellen Udness.

PS

Alle feil som måtte forekomme er mine egne og mitt ansvar. Skulle denne korte historien om Erling L. Kristofersen og hans liv med båter og konstruksjoner spore til at flere opplysninger kommer fram fra glemselen, er jeg takknemlig for innspill.

Ole Engen