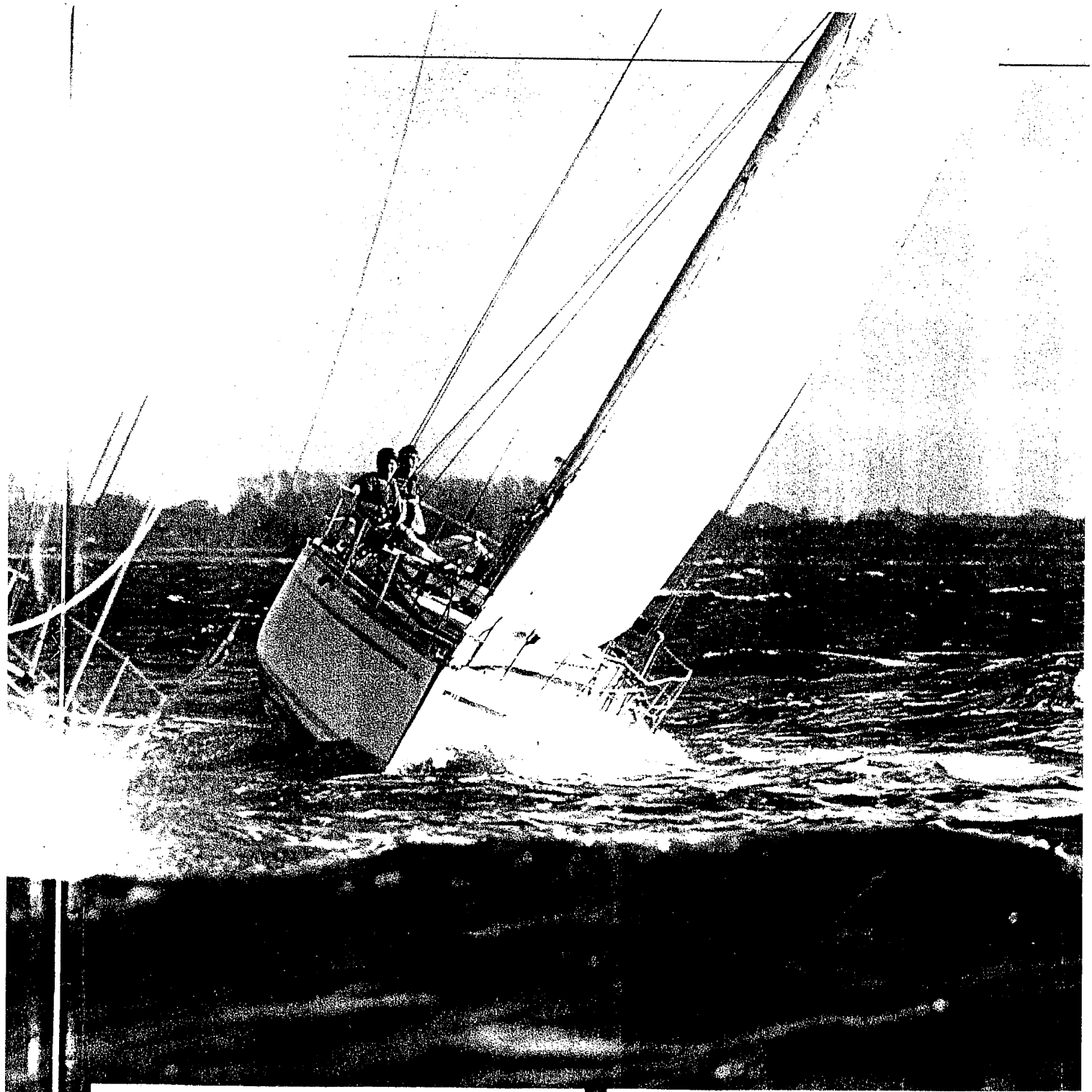
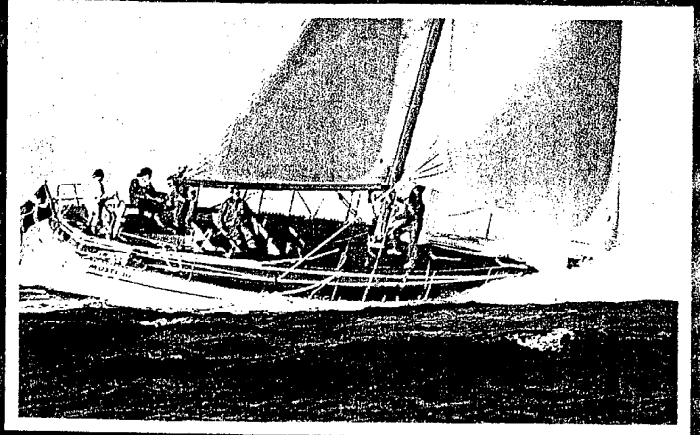
Af Peter Riis . Foto: Carsten Ingemann

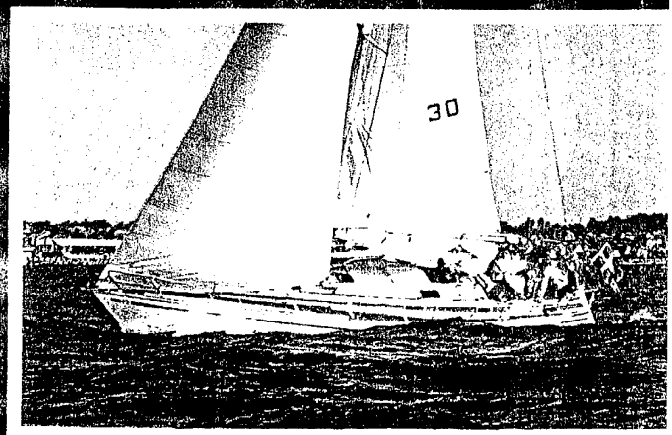
Vi prøver Columbie 451 og Phantom 42:

Første møde mellem selvbyggер-gigantерne



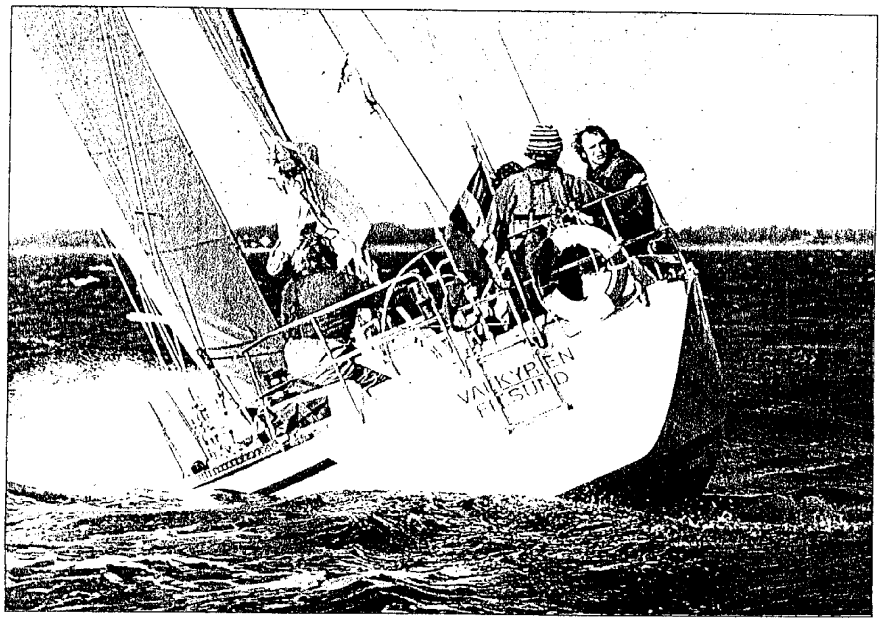


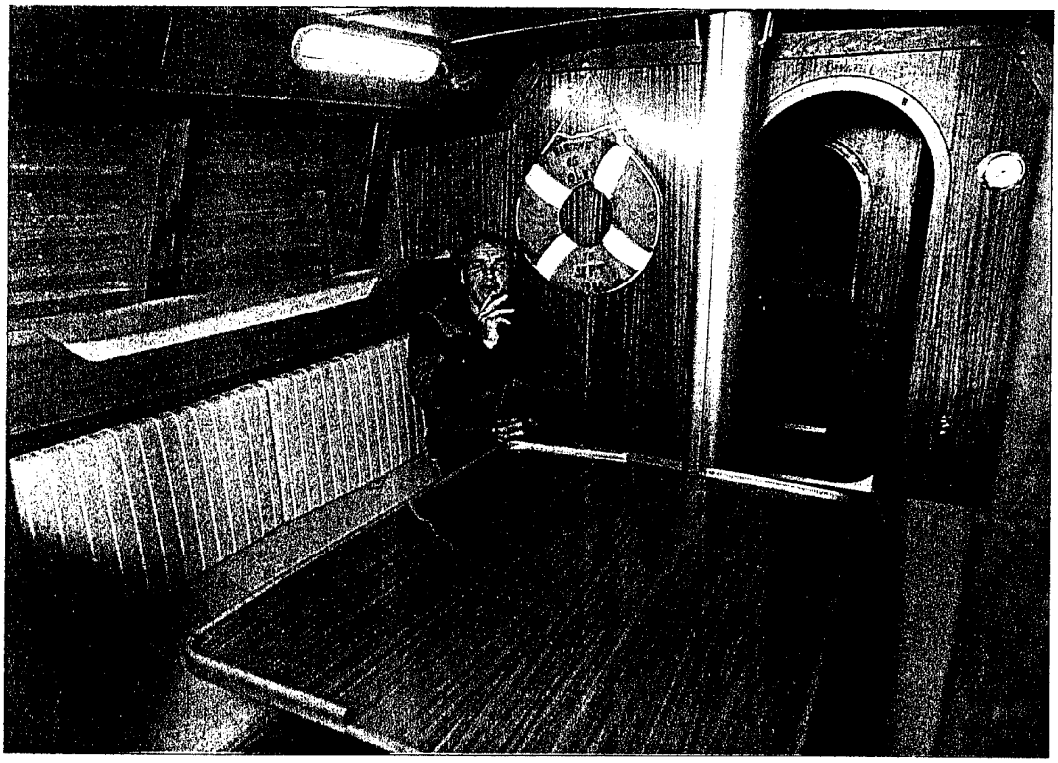
Den tunge Columbia 451 pløjer sig vej gennem dønningerne i Kattegat med fuldt storsejl i 12 m/sek. og 6,5–7 knob på kryds.



Phantom 42 er lettere og må have to reb og følger her Columbia'en i lettere vejr er den sandsynligvis den hurtigste af de to.

Phantom'ens cockpit er i sagens natur ikke så stort som Columbie's, men det er noget dybere og mere beskyttet mod vejret. Hvad der vil være bedst til de sydligere himmelstrøg, er svært at afgøre.



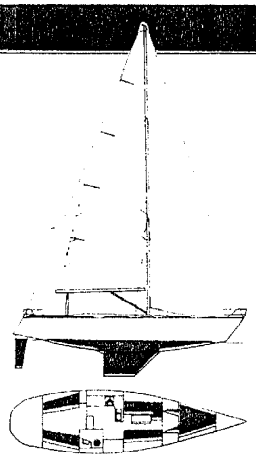


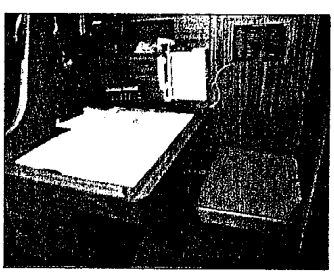
▲ Ole Bækmark i sin Phantom: Jeg valgte standard-apteringen til »Valkyrien«. Det var for resten også det nemmeste.

Phantom 42

Data

Design: Elvstrøm & Kjærulff Yacht Design.
Værft og salg: Phantom Yachts, 6580 Vamdrup, tlf. 05 - 58 23 22.
Dimensioner: Længde: 12,80 m. Vandlinje: 10,00 m. Bredde: 3,50 m. Dybgående: 2,10 m. Vægt, fuldt udrustet: Ca. 11,5 tons. Kølvægt: 4,1 tons.
Rig og sejl: Mastehøjde over dæk/ruf: 16,60 m. I-mål (fortrekants højde): 16,75 m. P-mål (storsejlets forlig): 14,75 m. E-mål (storsejlets underlig): 4,75 m. Storsejlsareal: 35 m². Fortrekantens areal: 43,60 m².
Pris: Selvbyggerversion til sejlklart skib i 100 procent selvbyg, men prof. rådgivning ved støbning: 700.000 kr. Værftsbygget båd: Ca. 1,3 mill. kr.





Navigationspladsen i Phantom 42 ligger, hvor det skal: Lige til styrbord for kahytsnedgangen. Og der er god plads.

■ Mødestedet var den yderste kost. Et lavtryk var på vej østerud og havde taget gårsdagens kuling og byger med sig. Dønningerne stod stadig herude.

Vi havde 12 sekundmeter fra nordvest med sol. Voksent vejr. Til to voksne både.

Phantom 42'ren »Valkyrien« kommer først op igennem renden inde fra Isefjorden. Hård bidevind går hun med to reb i stor'en og en 100 %-fok på 45 m².

På højde med Hundested Havn begynder hun at sætte snuden i de første store dønninger, der ruller ind nordfra. Tålmodigt smider stævnen vandet fra sig i store kaskader. 11 tons skib lader sig ikke stoppe så let af den smule sø, men loggen bliver dog presset fra 7,0 til 6,5. Så heller ikke længere.

Agterude kommer Columbie'n »Musti III«. Det høje fribord og flushdækket får den til at syne en god del større end Phantom'en. Men målebåndet siger, at den kun er en meter længere overalt.

De 48 heste i Bukh'ens tre cylindre spinder i valsetakt om kap med turboens lette hvinen og trækker hende støt op gennem renden for et kloshalet storsejl.

Men pludselig bliver der stille under dæk: Plasticdunken, som gør det ud for midlertidig dieseltank, er løbet tør. »Musti« er ikke bygget helt færdig endnu, og forbindelserne fra dieseltankene er altså én af de ting, der mangler.

Fokken kommer op, mens »Musti« slår et slag for styrbords halse over mod Rørvig for at få højde nok.

»Valkyrien« er blevet træt af at vente og kommer lænsende ned for at kikke med. Og da »Musti« vender tilbage på en nordlig kurs, glider »Valkyrien« rundt hækken på hende, og dér ligger de to skibe så:

For første gang side om side.

Fuldt storsejl mod to reb

Op gennem dønningerne går det ud mod det åbne hav. Ud af Isefjorden. Disse to skibe er ikke fjordbåde, men skabt til »fart på alle have«. Som de siger i Skibstilsynet.

Dette er en drilsk duel, et stævnemøde. En leg mere end en kamp.

Dette er ingen testsejlads, som skal kåre den ene som vinder fremfor den anden. Dertil er disse to skibe for forskellige. Og dertil er denne sejlads for kort.

Men intet kan holde de to besætninger fra at finjustere skøderne og lirke skibet frem over søerne. Nu skal hun sejle sit bedste. Tusinder af timers arbejde

ligger bagude i vintermånederne. Nu skal det vise sig, at der også kom et godt skib ud af alt knokleriet.

»Musti« bærer fuldt storsejl uden at krænge mere end »Valkyrien« med hendes to reb. Det er Columbiens brede skuldre, der bærer godt i et større oprettende moment. 4,40 meter måler Columbien på sit bredeste, mod Phantom'ens 3,50. Det opvejer rigeligt, at Columbiens storsejl er 1,15 m højere og ca. 4 m² større. Men det er også en betydelig større vægt, det skal trække gennem vandet: op mod 16 tons fuldt udrustet mod Phantom'ens 11.

Vel klar af renden falder de to skibe lidt af, og loggen kryber straks op mod de 7 knob.

Der bliver forskel i let og hårdt vejr

Hvis Phantom'en i sine linjer og sine bevægelser er pigen af de to, så er Columbien kvinden. Phantom'ens undervandsskrog med det skarpe forskib og den flade bund med finnekøl og uden forfinne på balanceroret gør den hurtig og levende. En konstruktion, der sætter sejlglæden højt, men som vil sætte rorgænger eller selvstyrer på arbejde på rumskøds havsejlads.

Columbien er udtrykkelig skabt til jordomsejling, og derfor er dens skrog dybere for at give en bedre kursstabilitet og blødere bevægelser i høj sø.

Phantom'en har lettere linjer. Man sidder mere i læ i cockpittet, mens det er, som om man sidder »oven på« Columbien, der med sit høje fribord, hvælvede flushdæk og store bredde virker fyldig.

Denne dag sejlede de to skibe omtrent lige op, hvilket efterlod begge ejere tilfredse og begge med fornemmelsen af, at deres skib alligevel var lidt hurtigere...

For undertegnede som den uvildige deltager var forskellen i fart så lille, at jeg ikke kan kåre den ene som hurtigere end den anden. Begge skibene var velsejlende uden åbenbare unoder, og de sejlivede rygter om, at Columbien's linjer er »forkerte«, fandt vi ingen grund til at tro på.

Mit skøn skal være, at Phantom'en havde vundet forholdsmæssigt i fart, hvis vinden var løjet 3 m/sek., så der kunne være rebet ud, og at den vil have sin styrke på rumskøds sejlads med et bedre glid på den fladere bund i medsø. Mens Columbien i kraft af sin størrelse og længere vandlinjelængde havde taget tæten – og især på bidevind og i søgang – hvis det havde frisket.

Efter et langt slag vestpå forbi motorbåden, hvor fotografen forsøgte at fotografere, skifte objektiv og film, snakke i VHF'en og klamre sig fast, løb vi indover på en agten for tværs, med loggen svingende mellem 6,5 og 8.

Flot var det, når de to skibe som hundehvalpe legede med hinanden på de medløbende søer.

»Musti« satte inderfokken på kutterstaget, og »Valkyrien« måtte skynde sig at rebe storsejlet ud for at kunne følge med videre på lænseren ned gennem løbet til Isefjorden.

Columbie-folkene lavede selv formen

Om bord i »Musti« hersker selvbygger-skipper Kurt Hansen. Han og hans kone havde en 29 fods Naver sejlbåd, da de besluttede sig for at sælge den og gå i gang med at bygge en større båd. Et skib så stort, at de måske en dag ud i fremtiden kunne flytte om bord og bo der.

De gik med i Columbie 451-projektet i januar '82, efter at have overvejet en Phantom 42. Det var den meget større plads under dæk i Columbien, som gjorde udslaget for dem.

De var med blandt de første Columbie-byggere, som købte en anpart i projektet og forpligtede sig til at yde 200 arbejdstimer på bygningen af plug'en – formen – som støbeformen laves over. Det blev til 300 timer fra hver, før den var færdig først i 1983.

På dette tidspunkt – da der var brugt omkring 750.000 kr. i projektet – gik det i stå, mens de »lærde« skændtes om linjerne i skroget. En snes af deltagerne i projektet fik kolde fødder og gik i stedet med i Phantom-projektet. Men Kurt Hansen besluttede sig for at gennemføre bygningen af en Columbie.

»Det var en chancen,« indrømmer han.

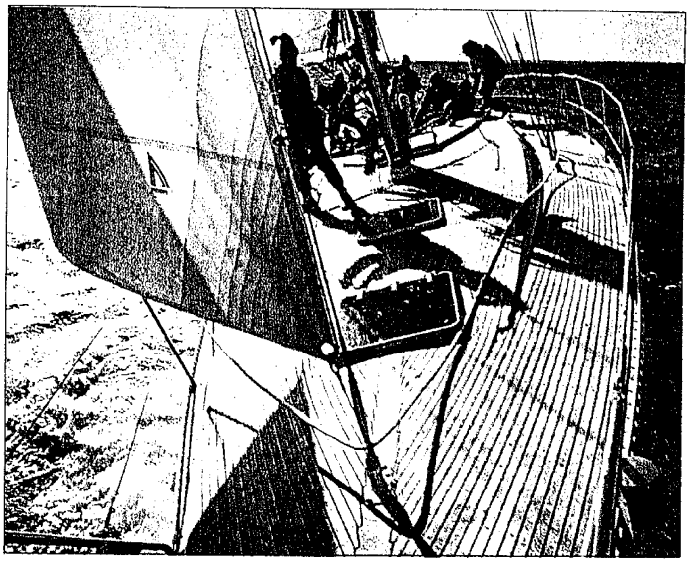
I dag er tvivlen gjort til skamme. Kurt Hansen er som de øvrige deltagere i projektet fuldt ud tilfreds med skibets sejlegenskaber, og Torsten Ringberg fra projektets kontor siger, at prøvesejladserne helt har stoppet den teoretiske diskussion om undervandsskrogets linjer.

Skrogene bliver støbt professionelt

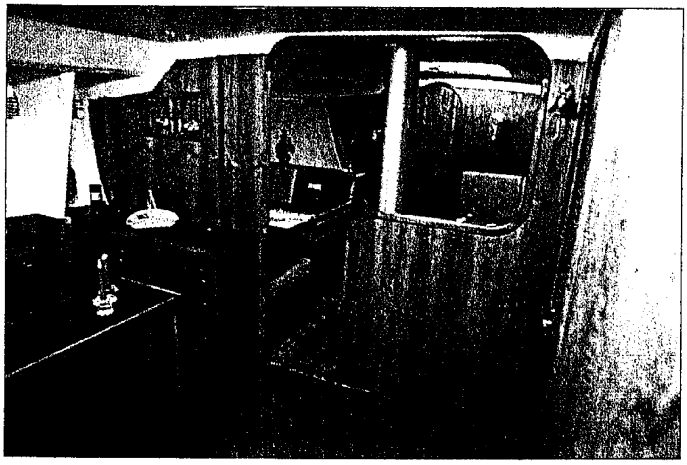
Columbiernes skrog og dæk bliver støbt af Stege Plastværk. Et nyt støb bliver leveret med tre en halv uges mellemrum frem til foråret 1986, hvor de 40, som nu har erhvervet sig en støberet, alle vil have fået deres »støb«.

Bådnyt: »Hvorfor ikke støbe selv?«

Kurt Hansen: »Mer' end 3000 kg polyester og en masse opløsningsmidler – nej, det var for svært og for farligt for os amatører at rode med.«



Der er international stil over Columbie 451'erens flotte teakdæk. De mange gaster forsvinder næsten agterude på det store skiv.



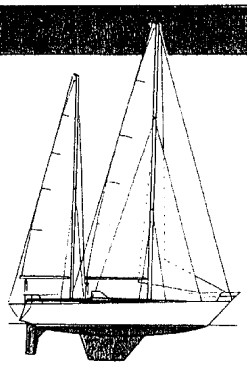
▲ **Columbie'en »Musti« har individuelt indrettet kahyt, hvor der er ruttet med plads til pantry, bad og kortbord og sparet på den egentlige salon, som »kun« tager 6-7 personer.**

Kurt Hansen indrettede »Musti« ▶ efter sit eget hoved, og det vil sige med masser af plads til navigatøren. Som naturligvis er ham selv.

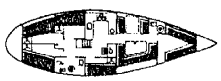
Columbie 451

Data

Design: Petter Lie.
Værft og salg: Columbie Boats, København V, tlf. 01 - 32 95 53.
Dimensioner: Længde: 13,80 m. Vandlinje: 11,40 m. Bredde: 4,40 m. Dybgående: 2,00 m. Vægt, fuldt udrustet: Ca. 15,5 tons. Kølvægt: 5,5 tons.
Rig og sejl: Mastehøjde over dæk/ruf: 17,70 m. L-mål (fortrekantens højde): 17,40 m. P-mål (storsejlets forlig): 15,85 m. E-mål (storsejlets underlig): 4,50 m. Storsejlsareal: 39,30 m². Fortrekanten areal: 46,30 m².
Pris: Selvbyggerversion med færdigbygget skrog og 12 »pakker« til sejlklart skib: 735.000 kr. Værftsbygget båd: Ca. 1,9 mill. kr.



Columbie 451 findes i to rignings- ▶ versioner, som slup som »Musti« eller som her med ketch-rig.



Den 15. september 1983 fik han sat sit støb af hjemme i haven, hvor det måtte stå på tværs for at kunne være der.

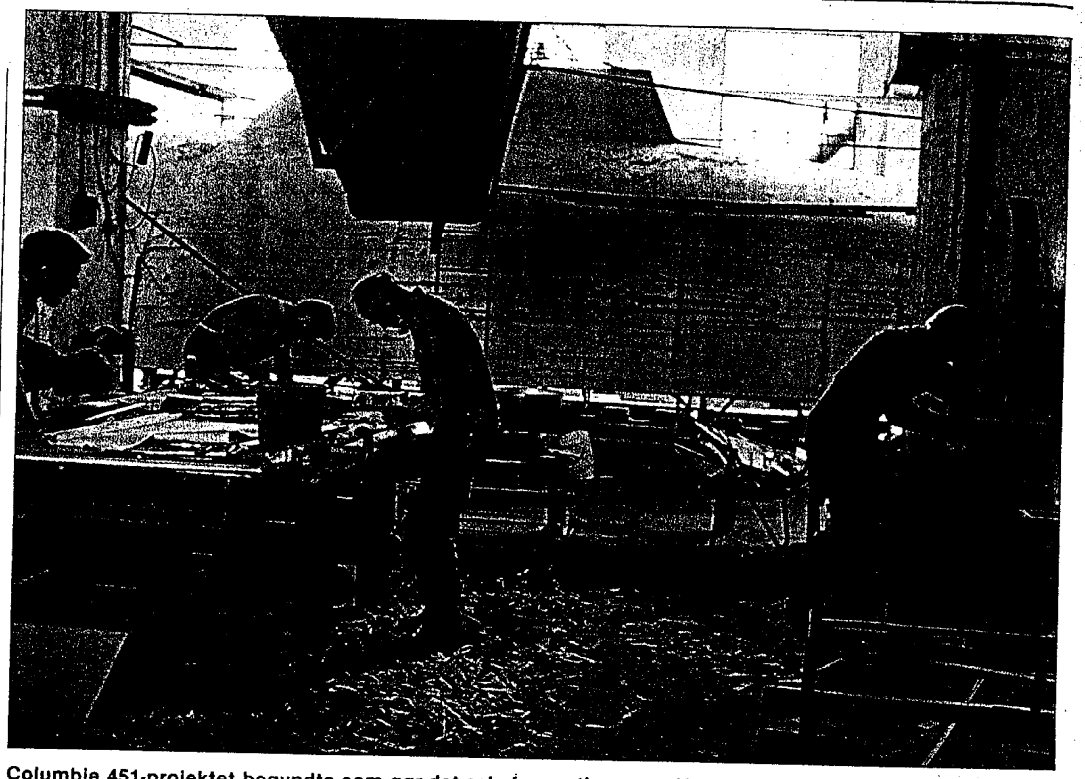
I dag står skibet selvbyggeren i 275.000 kr. på dette trin i byggeriet inklusive afgift til konstruktør, hovedskot istøbt, ror m.v.

Kurt Hansen gik i gang med apteringen i sit værksted i garagen, hvor han foruden håndværktøj har bl.a. en rundsav og en overfræser.

Columbie-byggerne er frit stillet over for tilbuddet om de 11 pakker, der tilsammen udgør materialerne til et sejlklart skib. Men kun de færreste er i stand til at skaffe sig tilsvarende rabatter på egen hånd.

Kurt Hansen: »Jeg lavede selv apteringstegningen og gik i gang med de bare plader. Ikke noget byggesæt. Det her er lavet til os selv ud fra én eneste betragtning: At det er til os.

Hvis det nogen sinde skal sælges, så er det, når vi er så gamle, at vi ikke kan tygge brød.«



Columbie 451-projektet begyndte som gør-det-selv for parthaverne. Her arbejdes der på den enorme plug.

Ruttet med pladsen og arbejdstimerne

Kurt Hansen har ruttet med pladsen. Fx i det store badeværelse med toilet og brusebad. I det »firlængede« pantry, i det store kortbordsarrangement med plads til amatørradiostation, samtaleanlæg og – ad åre – en computer. Eller i sofaen, hvor der sidder 6 + 2 uden besvær.

Der er agterkahyt i hele skibets bredde og separat kahyt midtskibs. Forude stort værksted, stuverum og endnu en kahyt.

2500 arbejdstimer er der brugt indtil nu på skibet. 1500 tegner Kurt Hansen sig selv for, mens en god ven har hjulpet i 1000 timer. Totalt regner Kurt Hansen med 4000.

Prisen? Ja, ved dette spørgsmål bliver de fleste selvbyggere fjerne i blikket. Kurt Hansen gør i hvert fald, og nøjes med at svare:

»De 488.000, vi har opgivet til Skibsregisteret, er for lidt, selv om vi har fået vores billigere end dem, der bygges i dag.«

I dag koster pakkerne til en sejlklar men skrabet selvbygger-Columbie ca. 735.000 kr. inklusive moms, oplyser Torsten Ringberg, som tilføjer, at priserne svinger hele tiden, fordi de er nøgne netto engros-priser.

Skibet leveres også som færdigt skib til 1,9 mill. kr.

Bådnyt: »Kan to mennesker håndtere så stor en båd?«

Kurt Hansen: »Vi var på en tre ugers tur i sommerferien, og jeg synes, det gik fint. Det kan godt knibe ved havnemanøvrer i hård vind, men som regel er vi jo ikke alene. Der er altid nogle af børnene eller vennerne med...«

Første Phantom på vej mod Vestindien

Sejladsen med »Valkyrien« føltes næsten som en afskedstur, for allerede i dette efterår stævner den store Phantom 42 ud fra Frederikssund og sydpå. Til Vestindien. Med om bord vil foruden skipper og ejer Ole Bækmark være 6–7 andre, som han så småt er gået i gang med at finde.

»Valkyrien« er bygget på drømmen om at tage på den store sejltur. Det var med den i tankerne, at Ole Bækmark – efter at have læst om Phantom-projektet i en artikel i Bådnyt – i november 1982 betalte de første 10.000 kr. for at sikre sig retten til at bygge sit skib efter Jan Kjærulff's tegninger.

Selvbyggerne dannede en forening, som valgte en styrelse og igen et forretningsudvalg til at tage sig af indkøb og administration. Kun til selve støbearbejdet blev der ansat professionel arbejdskraft, men kun til at lede og rådgive. Selvbyggerne måtte selv skaffe arbejdskraften.

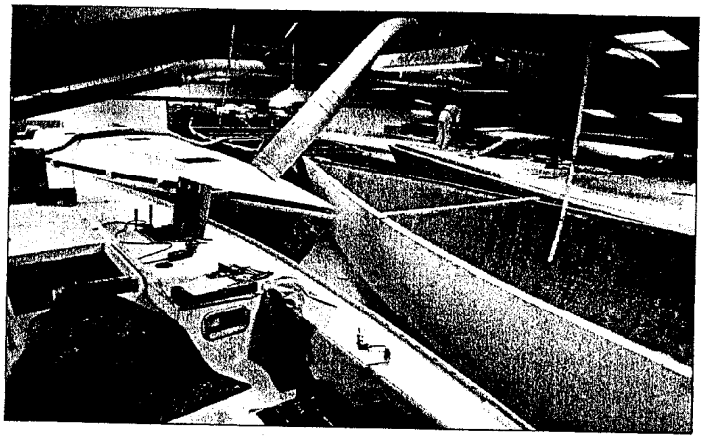
Den enkelte selvbygger skulle stille en bankgaranti og betale pengene i rater, efterhånden som byggeriet skred frem. Alle indkøb til en »standardbåd« blev gjort fælles, og den enkelte var forpligtet til at være med i disse indkøb.

I juli 1983 støbte Ole Bækmark skrog og dæk i projektets byggehal i Herringløse i Nordsjælland.

6 mand i 9 dage i træk skulle han stille med til støbningen. Det var 12 timers hårdt arbejde hver dag, og de færreste kunne klare mere end to dage, før de måtte afløses.

Samme sted foregik arbejdet med at indbygge apteringssættet. 4000 timer anslår han, at det har taget, og af dem tegner han sig selv for omkring 2500.

»Uden hjælp fra gode venner kunne det slet ikke være lykkedes,« siger han nu.



Phantom-projektet har holdt flyttedag et par gange. Her står nogle af de første 30 skrog, som blev støbt i nærheden af København.

To tons tungere til Veritas' strenge krav

Hvorfor ikke indrette et skib efter sit eget hoved? Var han bange for at sætte noget af brugtbådsværdien over styr?

Ole Bækmark: »Næ, jeg var såmænd bare en doven hund, der gerne ville være færdig i en fart! Og det var en del af ideen i projektet at lave ens både for at opnå de største rabatter på indkøb, og for at man skulle vide, 'en Phantom' var sådan og sådan.«

Han har dog ikke fulgt apteringsplanen slavisk, idet han har delt agterkahytten i to med hver sin indgang fra salonen. Det har til gengæld kostet et stykke af pantrybordet.

I alt er der blevet 10 køjepladser om bord, deraf 3 × 2 i egne kahytter og 4 i salonen.

Ved søsætningen vejede båden 10,5 tons på trods af, at Jan Kjærulff havde beregnet dens deplacement til omkring 8,5 tons.

De ekstra to tons stammer fra ekstra materiale i skrog og aptering, bl.a. for at være på den sikre side af Det norske Veritas' krav, som båden skulle opfylde.

Fortsættes side 82

Her er en liste over de produkter, der bruges til forårsklargøringen. Klip ud og sæt kryds - så får du det hele med.

GRUNDMALING
- ☐ INTER-PROTECT
- ☐ POLYGRUND

MOD BEGRONING
- ☐ CLEAR 25
- ☐ INTER-RACING
- ☐ MICRON 25
- ☐ MY 14

BÅD-PLEJE
- ☐ YACHT CLEANER
- ☐ YACHT WAX
- ☐ YACHT POLISH
- ☐ YACHT RUBBING

TRÆ-PLEJE
- ☐ INTERPREG A
- ☐ TEAK CLEANER
- ☐ BÅDBEJDSE
- ☐ TEAK OIL

LAK
- ☐ INTER DE LUXE BLANK
- ☐ INTERLUX 709 KLAR
- ☐ INTER DE LUXE MAT

FINISHMALING
- ☐ LAGOLAK 101
- ☐ MOTOREMALJE
- ☐ PERFECTION 709

FORTYNDER
- ☐ INTERLUX FORTYNDER
- ☐ SPECIAL-FORTYNDER
- ☐ PERFECTION FORTYNDER

DIVERSE
- ☐ VÆRKTØJ
- ☐ SKØDESPILFEDT
- ☐ POLÉRTORK

KLIP

KLIP

International

02-94 17 37 anviser nærmeste forhandler.

SELVBYGGER-GIGANTERNE

Fortsat fra side 26

Der er i alt bygget 38 i denne første serie Phantom'er fra Herringløse.

Fra starten var selvbyggernes indsats anslået til 1500-2000 timer. Men det dobbelte synes altså mere realistisk.

Nu bagefter er Ole Bækmark stadig lidt imponeret over det projekt, han er med i:

»Der er kommet en masse flotte skibe ud af det.

Bådnyt: »Men også erfaringer om at gøre det på en anden måde, hvis man kunne starte forfra?«

Ole Bækmark: »Naturligvis er der detaljer, man kan fortabe sig i, og kritisere. Men stort set er jeg tilfreds. Blot tror jeg, vi havde sparet mange penge ved at ansætte en 'forvalter' til at holde styr på vores lager.«

Familien har fået »aktier« i båden

»Valkyrien« står Ole Bækmark i 550.000 kr., hvoraf han selv har betalt de 70 %, mens familiemedlemmer har »aktier« for de sidste 30 %.

Prisen var den vigtigste årsag, til at Ole Bækmark valgte en Phantom, da han havde besluttet at sælge sin Nordiske Snekke og gå i gang med at bygge et skib til langtur.

»Det var den billigste måde at skaffe sig en stor båd til den lange tur,« siger han.

»Valkyrien« er dog ikke kun til langtur. Den har allerede sejlet adskillige hjemlige kapsejladser: Sjælland Rundt 84 (en uge efter at den var sejlklar), 4 Øer og Gordon's Gin Cup. Med fine placeringer.

Byggeforeningen i Herringløse er opløst, men formene og rettighederne flyttede fra Herringløse til Jylland, hvor der siden er bygget 17 Phantom'er.

I den forbindelse blev materialet i kølen ændret til bly, hvilket bragte kølens tyngdepunkt ned og forbedrede bådens stivhed, og roret er blevet større og flyttet længere agterud, hvilket skal have forbedret kursstabilitet og styreegenskaber. Endelig er materialeforbruget ved støbningen sat ned, så deplacementet skulle være kommet ned på ca. 9,5 tons med tomme tanke.

Sidst er rettighederne overtaget af et nydannet værft »H&P Yachting« eller »Phantom Yachts I/S« i Vamdrup ved Kolding, som tilbyder en færdig båd til ca. 1,3 mill. kr. og en selvbyggerversion til ca. 700.000 kr. ☐