



173 år etter fødselen er Colin Archer en merkestein i båtverdenen (Foto: Johan J. Petersen)

Merkevaren Colin Archer

Man kan undres: Hvorfor har en båtbygger, en blant mange i sin samtid, blitt så kjent at navnet hans fremdeles brukes om de fleste seilbåter med lang kjøll og runde ender? Mens personen Colin Archer nøt godt av å være rett mann til rett tid, har merkevaren Colin Archer hatt en splittet skjebne, konkluderer Johan J. Petersen.

Til salgs... Båttype: Colin Archer.

Byggemateriale: Skrog i glassfiberarmert polyester, teak dekk og rufftak, ellers furu. Byggeår: 1980
Bildet viser en fin glassfiberbåt med støtte-seil og styrhus.

Yacht for sale. Colin Archer Type, Steel Hull for sale (F45197). Hull shotblasted and primed and including some ballast. 36ft x 11ft x 5ft. ...

Står det i en annonse for en engelsk stål-båt. En nærmere titt viser at stålskroget, som er til salgs i England «was designed by Eric Hammond of Offshore Steel Boats. The lines were drawn by Alan Pape to Eric Hammond's design»

Altså: Til tross for at han verken har tegnet tegningene eller bygget båtene står det navnet «Colin Archer» i overskriftene. Internasjonale som norske annonser knytter båtene til en skjeggete båtbygger fra Vestfold. Blant veldig mange norske båtbyggere ved forrige århundreskifte, er det navnet til en båtbygger fra Vestfold som står igjen på folkemunne. Hva i all verden var det med denne Colin Archer som gjør at navnet hans, med rette eller ikke, knyttes til vidt forskjellige båter over hele verden?



Sikkert en fin båt, men hvordan kom den til å bli kalt for «en Colin Archer»? (Foto: <http://www.hugohein.com/classic.sail/baltic/specs.baltic.htm>)

Et kort resyme er på sin plass:

Colin Archer ble født på Tollerodden i Larvik i 1832, som den nest yngste av 13 søsken. Faren var skotten og handelsmannen William Archer som hadde forelsket seg i Vestfoldbyen og slått seg ned der. Etter obligatorisk skolegang, understøttet av kommunen ettersom familien hadde dårlig råd, jobbet Colin en stund på Treschows verft i hjembyen, før han reiste utenlands. Først til USA, siden via Hawaii til Australia. Der bygde han sammen med sine brødre opp en større farm som etter hvert gav gode inntekter til Colin, også etter at han vendte tilbake til Larvik i 1861. I hjembyen begynte han som båtbygger, og over en 40 års periode bygde han losbåter, lystbåter, fiskebåter, joller, skip og rednings-skøyter. Det mest kjente enkeltverket er nok «Fram», et spesialskip som for øvrig hadde lite til felles med skøytene som knyttes til navnet hans. Han døde «mentalt vel forberedt» hjemme i Larvik i 1921, 89 år gammel.

MEN HVORFOR ER NAVNET HANS ET HUSHOLDSNAVN?

Riktignok mangler dagligspråket en lett-forståelig fellesbetegnelse for båter som generelt har beholdt en del tradisjonelle norske trekk, som runde ender og lang kjø. Dermed er det språklig behov for spissgattere med skøytelignende trekk. Dessuten innebærer navnet, eller det man i dag kan kalle merkenavnet Colin Archer, fremdeles såpass mange positive assosiasjoner at enhver markedsfører av noe skøyte-lignende søker å knytte båten sin til ham. Merkevarer blir således selvforsterkende. Men hvordan ble det slik i utgangspunktet?

Årsaken til hans legendariske status er etter min vurdering tredelt: For det **første** var Colin Archer utvilsomt en dyktig båtbygger, med en ganske sjelden teoretisk ballast som satte ham i stand til å nyskaping. For det **andre** var han en samfunnstøtte med mange talenter, forbindelser og et vidt repertoar. For det **tredje** var han rett mann til rett tid, hvis prinsipper og fartøyer passet som hånd i hanske til samtidens store nasjonsbyggende statusprosjekter. Denne uslåelige kombinasjonen kan summeres i det knallsterke merkenavnet Colin Archer, som ble dominerende i hans levetid og har overlevd gjennom hundre år.



De klinkbygde skøytene av Hvaler-typen var et av utgangspunktene for «Archer-skøytene» (Foto: Hvaler Kystmuseum)

BÅTBYGGEREN

Dette har i forskjellige versjoner vært sagt før, men det fortjener å gjentas: Colin Archer var mer av en *utvikler*, enn en oppfinner. Han revolusjonerte ikke fartøykonstruksjonene, men tok utgangspunkt i det han anså som det beste av samtidens fartøyer (blant annet den klinkbygde Hvalerskøyta) og forbedret eller utviklet dem videre. De fleste samtidige båtbyggere bygde på tradisjon, slik det «alltid» var blitt gjort, og hadde lite ønske om eller mulighet til å utvikle båtene sine videre. Dessuten var sjøfolkene som var kjøperne ofte tradisjonsbundne og skeptiske til forandringer. Sist, men ikke minst, var mer avanserte fartøytyper dyrere.



Kravellbygde skrog (kjennetegnet av slett, jevn hud) var en av Colins kjepphester. Utvendig jernkjøl (kjølen hadde et metallstykke innfelt) var en annen. (Foto: Redningssselskapets arkiv)

Det er et paradoksalt faktum at langtfra alle fartøyer tegnet og bygget av Colin Archer kvalifiserer til å være «en colinarcher».

Colin Archer jobbet imidlertid stødig for å få gjennomslag for sine nyskapninger. Losskøyene hans ble etter hvert kjent både som gode bidevindsseilere og sikre sjøbåter. Begrepet «Archer-skøyte» oppstår allerede på denne tiden.² At skøytene han selv bygde holdt høy håndverksmessig standard bidro naturligvis til godt omdømme. Forsker Torstein Arisholm ved Norsk Sjøfartsmuseum, mener at Colin Archer var den første som brukte kravell på mindre seilskøyter (men andre båtbyggere, ikke minst i Risør-området, kom fort etter). Andre kjennetegn var utvendig jernkjøl og, for bruksbåtene, relativt smale skrog. I likhet med flere andre insisterte han også på at gode sjøbåter alltid måtte ha dekk.

I motsetning til de fleste samtidige båtbyggere så skaffet han seg teoretisk kompetanse. Han ble tatt opp i *The Institution of Naval Architects* i 1879. Han behersket beregningen av deplasement, oppdrifts-senter, lateralsenter, stabilitet etc. og kunne beregne et fartøys egenskaper på tegnebrettet. Han publiserte tegninger og fagartikler om båtbygging og konstruksjonsprinsipper som for eksempel «Anvisning til Konstruktion af Lystfartier og Både» (1873), «On the wave principle applied to the longitudinal disposition of immersed volume» (1878) og «Forslag til Fiskerskøite for Nordland og Finnmarken» (1895). Dette muliggjorde utbredelse av ideene hans langt utenfor eget båtbyggeri. Selv om hans «bølgelinjeteori» skal være teoretisk tvilsom, så fungerte den som et godt praktisk utviklingsprinsipp for konstruksjon av tidens båter i tidens materialer. Archer var selv en lidenskapelig seiler, et utvilsomt fortrinn i forhold til mange gode båtbyggere som kunne håndverket, men selv knapt hadde brukt en båt, og dermed hadde dårligere forutsetning for å gjøre fortløpende tekniske forbedringer. Archer søkte råd og tilbakemeldinger fra de som brukte hans egne og andres båter. Han korresponderte med nasjonale og internasjonale konstruktører, redere og båtbyggere. Ifølge James Ronald Archer så var likevel ikke losskøyene noen entydig suksess, i hvert fall ikke kommersielt. I flere perioder var det ordretørke på verftet og trussel om nedleggelse. Mye av anerkjennelsen for



Colin Archer var en av samfunnets støtter med gode kontakter i celebre selskap. Her med Roald Amundsen (Foto: Norsk Sjøfartsmuseum)

disse båtene, og dermed koblingen mellom navnet Colin Archer og alle «colinarchere», må i stor grad knyttes til berømmelsen som «redningsskøitene» medførte. Med disse spesialbygde fartøyene nådde han teknisk og bruksmessig sett et høydepunkt, og de ble kjent som «båtene som tålte alt, som gikk ut når andre gikk inn». At skøytene ble serieprodusert og derved etablerte en entydig type, (der prototypen het og heter *Colin Archer*) var utvilsomt en viktig faktor for utbredelsen av navn, prosjekt, og koblingen mellom dem. Som prosjekter er det utvilsomt *Fram* og redningsskøyene som står igjen som de mest betydningsfulle faktorene for merkevaren. Totalt bygde verftet hans rundt 200 fartøy, hvorav ca 70 lystbåter, 60 losbåter, 14 redningsskøyter og rundt 70 andre typer fartøy (blant annet en del større skip, inklusive *Fram*). Det er for øvrig et paradoksalt faktum at langt fra alle fartøy tegnet og bygget av Colin Archer kvalifiserer til å være «en colinarcher». Spesielt de større skipene og mange av lystbåtene har ganske annerledes former og egenskaper.

I kyststrøpen ved navnet Norge følger det at båtbygging og -konstruksjon er en særlig meningsbærende aktivitet. Men Colin Archer var en av mange gode norske båtbyggere, og til dels konstruktører i samtiden, så aktiviteten kan ikke alene forklare hans legendariske status. To andre forhold var nødvendige faktorer for å etablere merkenavnet.

SAMFUNNSSTØTTEN

Colin Archers CV, utover det byggtekniske, er lang og massiv som en stormast. Disse mangfoldige aktivitetene hemmet neppe hans voksende ry eller utbredelsen av hans konstruksjoner. Allerede i 1886, altså over seks år før han sjøsatte *Fram* eller redningsskøyte nr 1, ble han av Kong Oscar II utnevnt til «Ridder af Kongelige Norske Sanct Olavs Orden» for «Fortjeneste af Lodsbaads- og Seilskibskonstruksjoner». Colin Archer var dessuten ordfører, satt i et utall komiteer og i en årrekke i formannskapet i Larvik kommune. Han var formann i «Norsk Forening til Lystseiladsens Fremme» (senere KNS) og var sentral i opprettelsen av Redningsselskapet. I en mannsalder var han Redningsselskapets distriktsformann i distrikt 8 og derved en del av Selskapets styre. Uten at han nødvendigvis bedrev strategisk nettverksbygging, er det åpenbart at han hadde et repertoar å spille på, han gjorde seg gjeldende i mange sammenhenger og var således en mann som ikke kunne reduseres til «bare en båtbygger». (I NSSRs historiske protokoller er han titulert som «verftseier»). Gjennom bygging av sine mange lystbåter, som fortrinnsvis bare velstående samfunnstopper³ hadde råd til, kom han også i kontakt med samtidens ledende figurer, både i inn og utland.



Den første *Fram*-ekspedisjonen var et nasjonalt drama med Colin Archer i en profilert birolle (Foto: Norsk Sjøfartsmuseum)

Colin Archer ble utnevnt til «ridder» og «kommandør» og ble blant mye annet også Redningsselskapets første æresmedlem.



Fram var kreativt konstruert og utrolig sterkt bygget, men det var ikke de tekniske sidene ved fartøyet som gjorde at folk og fartøy jublet hemningsløst for vikingskipet *Fram*. Her i høyre hjørne ved ankomst hovedstaden (Foto: Worm-Petersen, Copyright Norsk Sjøfartsmuseum)

Og gjennom *Fram* hadde han en mektig alliert i nasjonsbyggeren Fritjof Nansen, århundreskiftets kanskje mest innflytelsesrike skikkelse. Colin Archer ble som sagt utnevnt til «ridder» og senere til «kommandør» og ble blant mye annet også Redningssselskapets første æresmedlem.

KONGESKIP OG VIKINGSKIP

En siste og avgjørende faktor i bygging av merkevaren Colin Archer var hans samtid, der han ble en vesentlig figur i enormt prestisjefylte og følelseladete nasjonsbyggende prosjekter mot slutten av 1800-tallet. Dette innebar blant annet kulturelt arbeid for utvikling av norsk nasjonalfølelse og politisk ønske om splittelse av unionen med Sverige.

I boken «Den evige sne» viser Tor Bomann-Larsen hvordan *Fram* ikke bare var et spesielt polarskip til vitenskapelig utforskning og geografisk oppdagelse, men først og fremst «flaggskipet som skulle frigjøre Norge» Svimlende 444.339,36 kroner var investert i ekspedisjonen (Dette på en tid da de totale norske statsbudsjettet var på tosfifrede millionbeløp). «Ekspedisjonen var ikke tenkelig bare som en investering i den menneskelige viten - finansiert ved et av jordens fattigste folk, Det var en investering i nasjonens ære, et løft for landets selvstendighet». *Fram* var «en seilende statsbedrift» der Nordpolen var det uttalte målet, men gjenfødelse av nasjonen Norge det egentlige. I Nansens egne ord var *Fram* «sterk som selve Norge, tømret med norsk ærlighet og omhu. Vilde det norske folket tømre sin egen skute likeså solid og ærlig, da var Norge velberget.»⁴

Da Nansen, Johansen og *Fram* i tur og orden vendte tilbake til fedrelandet tre år etter utreisen, fikk hyllesten enorme dimensjoner, med et innhold og format langt utover hva en vitenskapelig ekspedisjon til kalde strøk på nordkalotten skulle tilsi (og til tross for at ingen av dem nådde Nordpolen). «*Frams* møte med det norske folk på den tre uker lange reisen sørover

hadde det umiskjennelige preg av signingsferd» konkluderer Bomann-Larsen. Tusener på tusener begeistrede nordmenn møtte fram overalt og tiljublet ekspedisjonen og Norge. *Fram* ble kongeskip og Nansen den hjemkomne landsfaderen, i Bjørnstjerne Bjørnsons landskap var de *Ormen Lange* og Olav Tryggvason. *Fram* var vikingskipet som gjenreiste Norges stolthet og ekspedisjonen gav den gryende nasjonen den nødvendige selvtilitt i toktet som førte fram mot unionsoppløsningen i 1905. «Endnu er det bedste af den gamle Vikingeaand ikke



Colin Archer bygget mange hurtigseilende «lystbaader» var og selv en lidenskapelig lystseiler. Men sangen fikk andre ta seg av. (Foto: Privat album)

død blant os, og endnu er der Mands Vilie og Mands mot i Norges Ungdom» skrev den kommende «uavhengighets-statsminister» Christian Michelsen.⁵ Og båtbyggeren fra Larvik stod, om ikke i begivenhetenes sentrum, så som den trauste garantisten som ved kreativitet og kompetanse gjorde det hele mulig. Gjennom hyllesten til Nansen og *Fram* dryppet det anselige mengder begeistring og anseelse sørover til «verftseieren». Under signingsferden i retning hovedstaden gjorde *Fram* også et brusende stopp i båtbyggerens hjemby, der Archer og Nansen ble hyllet og feiret sammen. Den ene var forutsetningen for den andre. Hvis Nansen var en Espen Askeladd som seiret mot alle odds, var Colin Archer den gode

hjelperen. Sammen målbant de skeptikerne og vant hele kongeriket og vel så det. Nansen og Archer forble venner gjennom livet. Men mens Nansen ledet den høylytte nasjonale ekspedisjonen videre fram mot unionsoppløsningen i 1905, fortsatte Colin Archer å røgte sin dont ved båtbyggeriet på Tollerodden. Men han var på langt nær fremmed for tidens nasjonale patos:

Naar norske Sjømand lovord fik for rask og raadsnar Daad, så husk, - han først i Lære gikk i Fisk'rens aabne Baad.

En Fisker's er en stille Færd hans Kaar med Kummer blandet, hans Gjerning dog ei mindre er til Gavn for Fædrelandet.

(To vers av diktet «Fiskeren» av Colin Archer)⁶

NASJONSBYGGENDE REDNINGSELSKAP

Prosjektet som førte til Colin Archers «redningsskøiter» bærer også mange umiskjennelige tegn på nasjonsbygging, om enn på en noe mer praktisk og lavmelt måte. «Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning» ble stiftet av samfunnstøtter i det sentrale Østlandsområdet i nasjonsbyggingens mest intense periode. Der adel og borgerskap tidligere hadde hatt mest til felles med tilsvarende klasser i andre land, var kursen endret til å betrakte Norges befolkning som felles folk med felles opphav og tilknytning. Kyststripa ble et land. En

av konsekvensene var at borgerskap burde hjelpe almuen i eget land. Nasjonsbyggingen mot slutten av 1800-tallet er etter min mening en klar forutsetning for dannelsen av (Rednings) Selskapet og den etter hvert massive oppslutningen om (Rednings)Saken. Og på samme måte som Nansen symboliserte en kongsskikkelse, var landets loser, fiskere og etterhvert redningsmenn, vikingaktige helteskikkelser som kunne symbolisere det norske folks storhet og selvstendighet. Kystens folk framheves som vikingsønner, «det var Mænd med Vikingeblood» i Nansens ord.⁷ Det er en direkte symbolsk kurslinje fra Leif Eirikson til loslegenden Ulbrand, gjennom «de siste vikinger» blant fiskerne, og den første redningsskøyteskipperen

Nicolai Antonisen. Etter «redningsdåden i Havningberg» i 1894, der den splitter nye redningsskøyta *Colin Archer* gikk ut i «orkanaktig storm» for på mirakuløst vis å redde 37 mennesker fra «den visse død», oppnådde Antonisen og Colin Archer en berømmelse og heltestatus som ikke bare bygde «redningsselskap», men også støttet samtidens nasjonsbyggingprosjekt. Og som med *Fram*, var det den norskfødte skotten på Tollerodden som var den «gode» og nødvendige hjelperen.

Colin Archer var i tillegg en del av den gryende positivistiske tiden der man riktignok skuet tilbake mot tradisjon og «Vikingesskib», men der framskritt og menneskeskapt utvikling ble etablert som tidsånd. Archer-skøytene skuet både forover og akterover, han var rett mann til rett tid. Hans fartøyers suksess, sammen med den sterke symbolske betydningen de ble tillagt, medførte at Colin Archer ble det helt dominerende varemerke for norske skøyter. Allerede i hans levetid ser det altså ut som om skøytelignende spissgattere med slett skrog ble kalt for Archer-båter⁸, også om båtbygger/konstruktør var en annen, og bruken av navnet, (etter hvert utvidet med fornavnet⁹), tok gradvis over benevnelsen av alle skøytelignende spissgattere, også utenfor norsk territorialfarvann.



Colin Archer ba om tilbakemeldinger fra brukerne av båtene. På bildet er han om bord på RS 10 «Christiania», en av redningsskøytene som ble bygget på hans tegninger, men av en annen båtbygger. (Foto: Privat album)

INTERNASJONAL

For Colin Archer ble et internasjonalt navn. Gjennom bøker av bl.a. Chatterton i England og Atkin i Amerika¹⁰ fikk hans konstruksjoner og prinsipper internasjonal utbredelse. Den langkjølete «double ender» ble også på engelsk etter hvert kalt «a Colinarcher». «He was perhaps the greatest constructor of working vessels of all time. Boats are still built to his concepts. His life saving crafts have never been beaten for seaworthiness, while his pilot boats were a glory of speed, beauty and strength», skrev Tom Cunliffe så sent som i 1992.¹¹ Historier og bøker fra diverse langseilere, som Erling Tambs' seilas med *Teddy*, gjorde at skøytene også erobret og lenge holdt statusposisjonen som den ultimate jordomseilingsbåten for norske seilere.

FLAKS?

På mange måter kan man godt si at Colin hadde flaks. Riktignok bygde han sterke båter, men det er ingen garanti mot havari; mannskap og tilfældigheter spiller også viktige roller. Hadde RS 1 havarert i Havningberg, eller den første *Fram*-ekspedisjonen forsvunnet i tåkeheimen, kunne «colinarcher»-fenomenet blitt vesentlig annerledes. Prosjektene hadde ikke blitt en slik ubetinget suksess og merkenavnet Archer kunne til en viss grad lidd skibbrudd. På den annen side: det ser ut som om visdommen i omkvedet om «at den har flaks som fortjener det», stemmer godt denne gangen: Han fikk oppdragene med å tegne de symboltunge fartøyene på grunn av langvarig grunnarbeid. Gode fartøy var, om ikke en garanti, så en forutsetning for suksess. Uansett: flaks teller også.

EN KARAKTER:

Det er likevel vanskelig å ikke like personen Colin Archer. Gjennom korrespondanse, arbeider, protokoller, artikler og omtale synes han som en beskjeden, ærlig og sjeldent pragmatisk mann uten fordommer eller uforholdsmessige motivasjoner om å berike seg selv. Han bygde tidvis båter med økonomisk tap, (de australske sauene stod

visstnok for kontinuerlig finansiering) for å få sjansen til å undersøke eller demonstrere fortrinn ved en konstruksjon.

Han publiserte forslag til forbedringer av fartøy som kunne brukes av alle, der prinsippene om sjø-sikkerhet og bruksegenskaper alltid lå tungt i bunn. At han tilsynelatende var svært godt likt mens han levde hemmet heller neppe den generelle geni-forklaringen av både person og prosjekt. Han holdt ut lenge: «Som 80-åring seilte han i sin lodsbaat *Skjold* som han



KJENDIS: Colin er Norges mest brukte frimerkefjes utenom kongefamilien.

At Colin Archers redningsskøyter ble serieprodusert (ca 30) og derved etablerte en entydig type, der prototypen het og heter «Colin Archer», var en viktig faktor for merkevaren. 100 år etter unionsoppløsningen understrekes fartøyets sakrale status av eierskapet: Norsk Sjøfartsmuseum. (Foto: Sigurd Dahle)



hadde indredet som lystseiler, fra Larvik til Skagen. Om aftenen sendte han saavel baatmanden som nærværende forfatter for anledningen sjøsyk- til køis, og sat gjennom de lange nattetimer alene ved roret i den svære sjøgang, indtil Skagen kom i sigte».¹²

UTVANNING

I merkevarebygging i sin alminnelighet, står en produsent i fare for å miste kraften i merket når det er blitt så dominerende at den opprinnelige varen forveksles med kopier og konkurrenter. Da forsvinner koblingen til det opprinnelige produktet, og navnet blir tømt for verdi. Selv om Potetgull er en produsents merkenavn, er det knapt noen som kan skille det fra alle andres. Champagne har på norsk fått samme skjebne, i egen ungdom representerte Durex hele bransjen. På engelsk er «Xerox» og «Hoover» blitt verb. Enhver skøyte lignende spissgatter i nyere tid blir altså vanligvis kalt for «en colinarcher», og «colinarchere» får dermed tidvis kjef for egenskaper (eller mangel på sådan) som er forbeholdt «kopier». «Sadly, his name is often taken in vain, and many, though, so-called «Colin Archer types» are fat, ugly sluggards», skriver Tom Cunliffe. I den grad «Colin Archer-skøyter» er blitt kritisert skriftlig, for

eksempel av Eivind Amble og Caspar Brocmann i «Loggen»¹³ er det også hovedsakelig ukritisk kopiering som er rette adresse. For ex-redningsskøyter og kopier er det for øvrig verdt å huske at de var spesialfartøy for uvær, bevisst underriggert og dermed relativt dårlige seilere i lett vind. Vanlige dumheter i kopieringsverdenen er eksempelvis å nedskalere en redningsskøyte tegning, («32 fots Colin Archer redningsskøyte i ferrosement til salgs!») eller legge på en ekstra bordgang eller to for å få mer plass innvendig. Begge deler forandrer vanligvis seil- og manøvreringsegenskaper. Alt henger sammen med alt, og de opprinnelige Archer-skøytene er blant annet konstruert for og en konsekvens av et spesifikt materiale. På den annen side: det seiler mange «gode» «colinarchere», originale fartøyer og mer eller mindre tro kopier. At såpass mange av skøytene han selv bygde fremdeles eksisterer (de var beregnet til å vare i 30-40 år) og holdes seilende med alle midler og til dels kunstig åndedrett, skyldes definitivt dyrkingen av Archer-navnet og den symboltunge prestisjen som en «ekte»

Colin Archer fremdeles representerer. Slik sett består ikke bare merkenavnet, men også en del av innholdet.

OG SÅ DA?

Det har naturligvis skjedd mye innen materialteknologi og konstruksjon siden Colin Archers tid. Godt konstruerte moderne seilbåter er under de fleste forhold raskere og står høyere mot vinden, uten å ha blitt mindre sikre fartøyer av den grunn. Men tatt i betraktning vannet som har rent og materialene som har blitt utviklet siste hundre år, så seiler de gamle Archer-skøytene forbausende godt. Og når det gjelder å seile mot en skikkelig storm, slepe en annen båt, eller manøvrere presist mot et flytende objekt som en skibbrudden, så tåler Colins redningsskøyter fremdeles sammenlikning med dagens turseilbåter. De var sin tids høyteknologi, og har tålt tidens vann ualminnelig godt.

På yrkessiden er i dag alle fartøy naturligvis motoriserte. Gamle Colin ville neppe vridd seg i graven av den grunn. Hadde han operert i dag ville han nok klippet skjegget og bygd motoriserte (maskiner hadde han intet imot, tvert i mot, allerede *Fram* hadde det) yrkesbåter i aluminium eller kompositt, og planende seilbåter med lysende kevlarrigg. Han var pragmatiker og desuten framskrittets mann. Likevel: Det var altså ikke bare hans evner som båtbygger og konstruktør som gjorde ham berømt, men like mye hans samfunnsposisjon og den dramatiske brytningstiden han levde i.

johan.petersen@nssr.no

NOTER

- 1 Ifølge Jarle Bjørklund oppstod den norske betegnelsen skøyte på 1840-tallet. (Båtmagasinet 4/1997)
- 2 Tidligste funnet skriftlige referanse til begrepet Archer-skøyte er i Schollert, *Lodsliv om Færder*, i 1884.
- 3 Det var Colin Archers venn (reder, senere stortingsmann og statsminister) Gunnar Knudsen som markedsførte Archer overfor kong Oscar II og som førte til at Colin ble utnevnt som ridder. Borch-Sannes (*skøytene...*) s 83
- 4 I Odd Arnesen: «*Fram*», *Hele Norges Skute*, s 45. Jacob Dybwads Forlag 1942
- 5 I Tor Bomann-Larsen: *Den evige sne*, s 92. Cappelen, 1993.
- 6 I Just Henry Archers artikkel. *Colin Archer og hjemstedet hans*, Folk og skjebner i Grevens by, Larvik 1971 (Norsk Sjøfartsmuseum (NSM) klipparkiv)
- 7 I Bomann-Larsen s 91
- 8 F.eks i Rosenkrantz Johnsen: *Colin Archer 80 år*, Folkebladet nr 25, 1912, (NSM klipparkiv)
- 9 F.eks Carl Emil Petersen sr. forteller at folk kalte losskøyta Rundø (tegnet og bygget i Risør) for en «colinarcher» på 50-tallet
- 10 I Charles H. Vilas: *Colin Archer The Man and His Legend*, Cruising World (NSM klipparkiv)
- 11 Tom Cunliffe 1992 Sheridan House: *Hand, reef and steer*. (Traditional sailing skills for traditional boats) s 166:
- 12 Hentet fra Just Henry Archers artikkel
- 13 «Loggen» i Seilas 5-1976 (NSM klipparkiv)

GENERELLE KILDER

Seilskøyteklubben Colin Archers nettsider (www.scca.no)
Tor Borch Sannes: Colin Archer skøytene og lystbåtene (1979)
Tor Borch Sannes: Colin Archer skipene (1978)
Norsk Idrætsblad, No 3 , 12 feb. 1887: Colin Archer (NSM klipparkiv)

Takk til Morten Kielland (Hvaler kystmuseum), Torstein Arisholm (Norsk Sjøfartsmuseum) James Ronald Archer, Knut von Trepka, Knut K. Gransæther, Henrich Nissen-Lie, Eivind Amble, Tor Bomann-Larsen og Tor Erling Grunsæther, for opplysninger og/eller kommentarer. Eventuelle feil eller feilslutninger må likevel (dessverre) stå utelukkende for undertegnede regning.

Bakgrunnsfoto: Kristin Dæhlie