



Knud H. Reimers

– levnadskonstnär, konstruktör och entreprenör, med Sverige som bas och världen som arbetsfält.

Född i Danmark, utbildad i Bremen, kom som 24 åring till Stockholm 1930 och fick arbete hos Gustaf Estlander, den finlands-svenske mästarkonstruktören. Estlanders hälsa var dålig och han gick bort några månader efter att Reimers börjat på byrån. Efter Estlanders död lånade Reimers pengar och köpte konstruktionsbyrån och Estlanders ritningar. Det var dåliga tider i Sverige så han satsade i stället på en helsidesannons i Amerikanska Yachting där han marknadsförde Estlanders skärgårdskryssare som vinnande konstruktioner, utförda av skickliga svenska båtbyggare och byggda av förstklassigt material.

Eftersom båtarna skulle vara kvalitetsbygg kunde "Knud H. Reimers, International Yacht Designer and Broker" bara erbjuda 20 båtar om året "Therefore order now -Today" Snart skeppades båtar över till USA och svenska båtbyggare fick jobb. Reimers hade visat att han var en entreprenör som gillade utmaningar. 1933 ritade han sin första skärgårdstrettia. Och samma år fick han förfrågan om att rita en båt som skulle vara en utveckling av den norska 19,5 m2 spids-gattern. Båten blev Tumlaren som kom att bli Reimers signum och genombrott. Det harmoniska linjespelet så tydligt synligt redan på ritningarna gjorde att omvärlden fick upp ögonen för hans konstruktioner.

Det engelska seglingsoraklet Uffa Fox presenterade båten i sin Second Book 1935 där han förutom att hylla linjerna kallade båten den mest avancerade i värden med sitt lätta displacement och starka byggsätt. En av de första båtarna byggd av Schelin ställdes ut på bilsalongen i Geneve 1934. Efter bara ett par år hade han sålt konstruktioner till beställare i 24 länder.

Vid sidan av Tumlaren är det skärgårdskryssarna som har blivit Reimers signum internationellt. Han blev ambassadör för dem. Dels genom att konstruera båtar och marknadsföra dem, dels genom att förmedla be-gagnade båtar internationellt.



Stortumlaren Två Bröder medlemsjakt SYS

knud h.

SÄLJER SNABBAST
RITAR MODERNAST
ANLITAS OFTAST

KNUD H. REIMERS
BANÉRGATAN 27
62 49 16

båtar

Kaxig annons i Till Rors från mitten av 30-talet.

En nackdel med det flitiga publicerandet av ritningar blev att många båtar byggdes utan att konstruktören fick ersättning. Reimers själv beräknade att knappt hälften av tum-larna var svartbyggen. Uffa Fox skrev bland annat också om 75:an Bacchant som Reimers ritade åt Erik Lundberg, de ritningar som publicerades i artikeln har också lett till ett eller ett par hembyggen Down under.

1939 blev Knud H. svensk medborgare, och när kriget kom och gränserna stängdes, tog han anställning som varvschef på Hästholmsvarvet. Undan för undan köpte han aktierna i varvet och 1948 var det helt i hans ägo. Men redan 1950 köpte närmaste grannen Shell varvet och lade ner det då det låg för nära deras oljedepå. Anledningen till det var brandfaran, ett par år tidigare hade Sjöexpress varv som låg på andra sidan olje-depån totalförstörts genom brand.

Reimers startade då motorfirman Motorreimers som hade agenturen för flera motorfabrikat och gick tillbaka till sin konstruktionsbyrå. De här åren ritad han sina största segelbåtar, 1949 Zolana på 33 m och 220 ton för Claes Groschinsky och 1951 Agneta på 25 m och 35 ton för Oscar Wiberg.

På 50-talet fortsatte konstruerandet och båtmäkleriet, men nu finns det mer rum för andra aktiviteter, Reimers havskappseglade en hel del, bland annat Transatlantic Race, Bemuda Race och Fastnet Race. Både med egna och andras båtar. Han var hängiven filmare och filmade under kappseglingarna, något som blev till föredrag med filmvisning där Reimers spiritualitet fick flöda både på prosa och rim.



SYS-jakten Bacchant

Han var också en stridbar debattör i olika frågor, kanske speciellt i kritiken av havskappseglingsreglerna. Det var en hatkärlek, han älskade att kappsegla på havet men var mycket kritisk till de båtar som reglerna skapade, han ansåg att de blev mindre väl-seglade, sjövärdiga och beboliga än vad de skulle ha behövt vara.

1960 ritade han Fin Gal, en av de första plasthavskryssarna, den blev mycket framgångsrik på kappseglingsbanorna under 60-talet där den seglades bland annat av Sven Hellström och Peter Norlin. Reimers stod för båt och omkostnader, men tyckte han blivit för gammal för havskappseglandet.

Reimers var även med om att bilda SYR Sveriges Yachtkonstruktörens Riksförening och var ordförande där 1966-70. Föreningen har bland annat som syfte att tillvarata konstruktörernas rättigheter. Han var även initiativtagare till och den drivande kraften bakom Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar som bildades 1973.

Han är Sveriges mest internationellt kände konstruktör och är den konstruktör som Sjöhistoriska får flest sökningar på från utlandet. Han ägde och seglade 45 egna båtar, 31 av båtarna egna konstruktioner.

Levnadskonstnären och linjekonstnären Knud H. Reimers seglade vidare till andra hav 1987.

Båtarna

Med ett sådant aktivt liv undrar man när Reimers hann med att rita alla sina båtar. Han ritade inte bara på beställning utan publicerade många ritningar på spekulatation, t.ex. under rubriken Andras båtar i Till Rors. Det var hela spektrumet av båtar, skärgårdskryssare, kustkryssare, havskryssare, motorseglare, snipor, motorbåtar och motorkryssare. Influenserna kom från många håll, men alla konstruktionerna bär en särpräglad Reimersk attityd. Skrov, språng och däckslinje i harmoni, något att vila ögonen på. Utom då möjligen det Reimerska doghouset, tillkommet eftersom han ansåg att bebodiga båtar krävde ståhöjd och avskild toalett för att bli säljbara.

Harmonin kom väl främst av intellekt och öga men fick hjälp av hans konstruktionsmetod att rita båtarna med utgångspunkt från spantruta och diagonaler. Det är ovanligt att vattenlinjer (horisontaler) och vertikaler finns med på hans ritningar. Diagonaler är linjer i spantrutan som konstruktören försöker lägga så att de i möjligaste mån är vinkelräta mot bordläggningen. På det sättet syns ojämnheter i skrovet bättre, och dessutom spar det en del tid vid ritbordet. Hans båtar har välturade, svepande linjer.



*SYS-jakten Winnies spantruta
Skarpt förskepp under vattenlinjen och med ett fylligt slag över vattenlinjen. Ger styvhet och rakare linjer vid krängning.*

Många av konstruktionerna som Tumlarren, skärgårdskryssare och kustkryssare som Winnie är V-formade under vattenlinjen i förskeppet och med ett relativt fylligt slag över vattenlinjen i ändskeppen, det gör att båtarna blir styva vid krängning utan att behöva vara så breda och tunga. Något som gör det lättare för vattnet att passera skrovet utan att ta för stora omvägar. Språnget är markerat och är störst väl akter om midskepps. Förskeppet är kraftfullt. Båtarna ansågs vara lättdeplacementbåtar, längden var stor i förhållande till deplacementet, den kombinationen gav snabba välseglande båtar. (Som inte alltid mätte så väl).



Agneta under segel KSSS årsbok 1952

En harmonisk båt under gång i lätt väder, ändå skummar det om förskeppet. En ensam seglare i sittbrunnen, vad liten han ser ut, och två jollar på släp, det avslöjar att det är en stor båt som närmar sig. Språnget väl akter om midskepps och en kraftfull stäv. Det är Agneta som närmar sig. Knud H. köpte båten av Oscar Wiberg och sålde den på telefon till Fiatchefen Agnelli som hade båten i närmare 30 år och gjorde den till en ikon på kappseglingar i Medelhavet. Löa 25 m, lvl 18 m, bredd 4,3 m, djup 3 m, 170 m², 35 ton, byggd på Neglingevarvet 1951.



SYS-jakten Winnie kryssar fint på Bråviken

Skärgårdskryssarna

Knud H. ritade skärgårdskryssare i många klasser. 30an var den mest spridda klassen. 1935 gjordes en ändring i skärgårdskryssarregeln och fribordshöjden ökades. Efter den ändringen hittade han ett koncept som var framgångsrikt, jakterna har ofta högre fribord än minimum, längden är moderat och ändskeppen är fylligare än på många andra konstruktörers jakter. Det gav båtar som var allround och som seglar bra även utomskärs.

När konceptet var klart ändrade han mest ritningarna i detaljer efter vilka vatten båtarna skulle segla i. Exempel på de stora båtarna är SYS jakterna Bacchant och Wind. Reimers var produktiv med ritningar på träjakter fram till 60-talet, sedan ritade han jakter i plast. I dag är det 22:a klassen som samlar störst kappseglingsfält i Sverige.

På 1950 talet ritade han en entyps 22:a till USA och Chicago - Uddell22an. Och en 30:a till Tyskland - Bijou, båtar efter den konstruktionen har byggts i många ex, även i plast och seglas flitigt på Bodensjön och andra europeiska sjöar.

På 70-talet konstruerade han S30, Jubileums 40:an och Swede55:an. De är ritade med på hans skärgårdskryssarlinjer men har delat lateralplan.

Om Reimers använde konstruktioner med lätt deplacement till skärgårdskryssare och kustkryssare visade han att han kunde rita harmoniska båtar med högre deplacement också. Blue Petertypen som blev populär efter kriget är en shortender med rodret på akterspegeln i SYS representerad av Fiorella. Havskryssare som SYS jakten Carela, en bredare mer grundgående typ som passade Bermudaregeln. Han ritade också många spidsgatters, tex. Stortumlaren som är väl representerad i SYS. Stortumlaren Cohoe III seglad av Adlard Coles vann Transatlantic race 1950.

Reimers fick ta emot en del kritik på 30-talet, han var ung, hade nyss kommit till Sverige och tog för sig. Så skulle man inte tro att man kunde göra här.

Thomas Larsson Yachtsnickeriet



SYS-jakten A22 Pierina,



SYS-jakten SK40 Wind