

SPECIAL

Gummibåtar & RIB



Ett lager av de första gummibåtarna som Trelleborgs Gummifabrik tillverkade till svenska armén i början av 1930-talet

Gummibåtens historia



**Gummibåtens historia från år 880
f.Kr till dagens moderna RIB**

Skandinaviska Gummibåtsklubben
(Scandinavian Inflatable Boat Association)

<http://hem.passagen.se/sgkrib>

Gummibåtens historia

När jag fick se boken "Zodiac 100 år" så slog mig tanken att vi naturligtvis i klubben skulle ha en "special" om detta. Vi har också publicerat Zodiac-historiken i vår klubbtidning "Gummibåtar & RIB".

Men efterhand som tiden gick fick jag mer information om den uppblåsbara båtens historia, och det som kanske var mest överraskande och intressant var att Sverige var mycket långt framme. De flesta tror nog att Zodiacfabriken i Frankrike var först med en prototyp av en uppblåsbar båt, men detta är inte alls så säkert.

Trelleborgs gummifabrik hade en färdig gummibåt redan 1930 och dess förinnan har det så klart varit experimenterbåtar. Tyvärr har inte Trelleborgs gummifabrik varit lika duktiga som Zodiac på att katalogisera sin historik, vilket gör det svårare att få fram uppgifter. Dock har vi i klubben fått en mycket värdefull kontakt på nuvarande Trelleborg AB, som kan berätta om hur det fungerade. Vi har också grävt långt ner i de arkiv som finns och även fått fram bilder som jag inte ens trodde var möjligt.

Vad som står helt klart är att Trelleborgs gummifabrik tillsammans med Zodiac var bland de första i världen som producerade uppblåsbara båtar. De båda företagen hade också affärsförbindelser med varandra.

Som vanligt med alla trycksaker SGK producerar blir de "aldrig färdiga". Vi uppdaterar, förnyar och försöker hitta nya intressanta uppgifter hela tiden. Detta är 1:a upplagan där vi försöker ge en inblick i hur detta med uppblåsbara båtar startade en gång i tiden.

Vi hoppas att alla som läser, eller på något sätt får reda på våra ambitioner att göra en så komplett "gummibåtshistorik" som möjligt och som sitter inne med fakta kontaktar oss. Jag vill också tacka alla de personer och företag som hjälpt till med uppgifter eller annat för att denna "special" har kunnat framställas. Ett speciellt tack vill jag ge till Carl Aspegren på Trelleborg AB, som verkligen ställt upp för oss med material och historik om den svenska delen. Utan honom hade det inte blivit någon svensk del i "specialen".

Likaså vill jag rikta ett tack till Åsa Almqvist som gett oss tillstånd att publicera en illustration från Barna Hedenhös "uppblåsbara", som finns på sista sidan.



Fred Lundberg
grundare av SGK

Fred Lundberg



Skandinaviska Gummibåtsklubben
Gammelstorp, Falkvägen 8
SE-242 95 Hörby
Sverige
Tel Int: +46 41 59 41 84
Tel Nat: 0415-941 84

En gemensam gummibåtsklubb för Sverige – Danmark – Norge

Sammandraget av gummibåtens historia är gjord av Skandinaviska Gummibåtsklubben. En helt igenom ideell förening för användandet av gummibåtar och RIB.

Medlem i föreningen blir Du genom att sätta in 250 kr (gäller år 2003) på klubbens svenska postgiro: 490 31 55-2 (gäller 2002).

Som medlem kommer Du att få många fördelar. Bland annat får Du klubbens egen specialtidning "Gummibåtar & RIB" som är helt i färg och ges ut minst fyra gånger om året. De sista åren har det blivit fem nummer om året, och några år till och med sex nummer.

Som medlem i SGK är Du automatiskt ansluten till Svenska Båtunionen (SBU) vilket medför att Du också får tidningen Båtliv sex gånger om året. Som SGK/SBU medlem har Du också rätt att försäkra Din båt i Svenska Sjö vilket är organisationens eget försäkringsbolag.

Fransk gummibåtshistoria

En båtkonstruktion med två uppblåsbara tuber och lite tyg emellan: den är så enkel att man måste fråga sig om, före Zodiac, några andra flytande ”uppblåsbara båtar” hade konstruerats - föregångare till Pierre Debroutelles båt.

Enligt Guinness bok om motorbåtar så går historien om uppblåsbara ”båtar” tillbaka ända till 880 f.Kr. då den assyriska kungen Ashurnasirpal II befälde sina soldater att ta sig över en flod genom att använda infettade djurskinn som de blåste upp kontinuerligt för att hålla sitt flytetyg på ytan. I det forntida Kina, under Sung och Ming dynastierna, användes också uppblåsta lufttäta djurskinn för att ta sig över floder.

Det var först 1839, i England, som de första uppblåsbara pontonerna testades av Duke of Wellington. Nu kom det olika konstruktioner slag i slag. Redan 1844 användes en cirkelformig uppblåsbar båt vid arktiska expeditioner. Ett tyskt företag marknadsförde 1920 en ”pneumatisk” båt. Nio stycken användes redan av den tyska armén.



En Pierre Debroutelle konstruktion



Zodiacs huvudkontor i Puteaux

Frankrike och Storbritannien, Zodiac och RFD, påstår sig båda att ha skapat den första moderna uppblåsbara båten på 30-talet. RFDs grundare, Reginald Foster Dagnall, gjorde sina första tester 1919 och utvecklade sedan en 1-personers livräddningsflotte. Zodiac firade förra året 100-års jubileum. Företaget tillverkade huvudsakligen luftballonger fram till 30-talet. Då konstruerade en ingenjör,

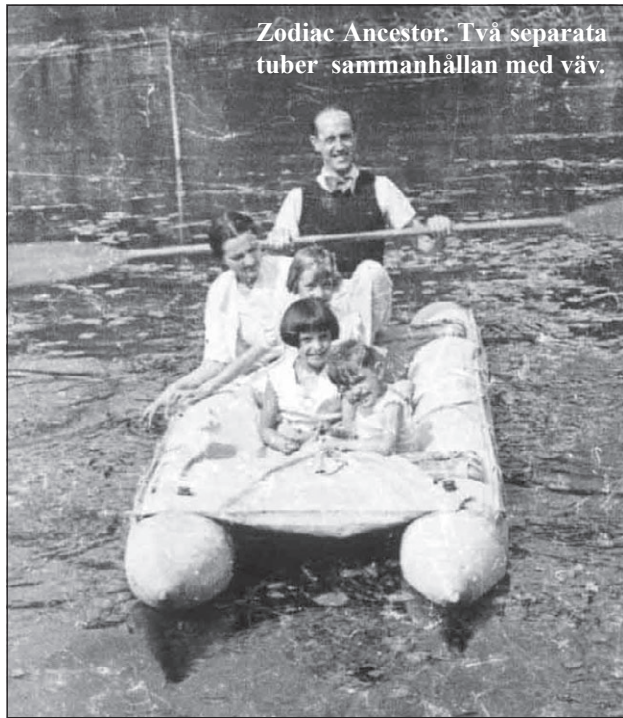
Pierre Debroutelle, en 2-sitsig uppblåsbar kajak. År 1934 konstruerade han en prototyp till en uppblåsbar båt. Den hade pontonerna i U-form och de var sammankopplade medelst en akterspegel i trä. Denna konstruktion patenterades den 10 augusti 1943.



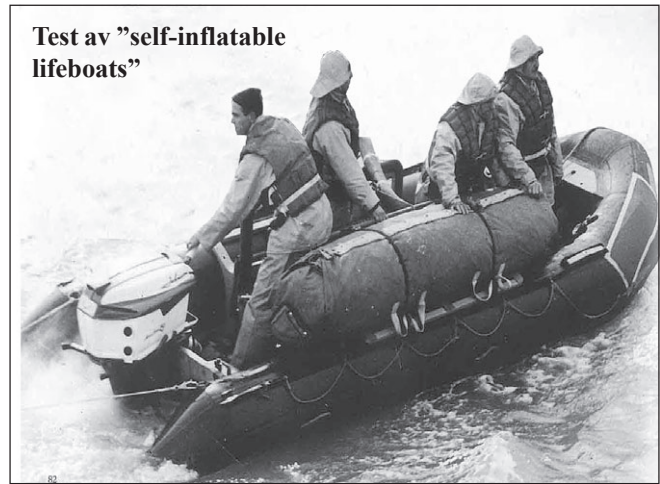
När 2:a världskriget startade, startade också en storskalig produktion av räddningsflottor för flygvapnet, flottan och även handelsflottan.

År 1952 utfördes en bedrift som betydde mycket för den uppblåsbara båtens utveckling och ökande popularitet. Det var när Dr Alain Bombard ensam, utan färskvatten och mat, frivilligt seglade/drev över Atlanten från Las Palmas på Kanarieöarna till Barbados i en uppblåsbar båt. Det gjorde han i Hérétique, den motsvarar dagens Zodiac Mark III, 4.70m lång.

Syftet med färden var att bevisa för omvärlden att man kan över-



Zodiac Ancestor. Två separata tuber sammanhållan med väv.



Test av "self-inflatable lifeboats"

leva på den rikedom havet kan ge. Bombard levde på plankton och den fisk han kunde fånga. Han drack saften ur pressad fisk (den är osaltad) och regnvatten.

Resan tog 64 dagar och 12 timmar. Dr. Bombard skrev en bok som blev en bästsäljare: Frivilligt Skeppsbruten. Boken kan rekommenderas om du hittar den på ett antikvariat! En serie uppblåsbara båtar bär för övrigt hans namn.

En annan man som betytt mycket för de uppblåsbara båtens utveckling och popularitet är Jacques-Yves Cousteau, mannen med de fantastiska

från moderskeppet Calypso på allehanda expeditioner. Cousteau har täckt in de flesta farvatten från Nordpolen till Sydpolen med sina expeditioner, alltid medtagande ett

undervattensfilmerna i mitten av 50-talet och framåt. Han använde sig av uppblåsbara båtar som utgick från moderskeppet Calypso på allehanda expeditioner, alltid medtagande ett



Pierre Debrouille, en av världens 1:a konstruktörer av uppblåsbara båtar.

antal "uppblåsbara". De har blivit slagna av en valstjärt utanför Kalifornien. En vit haj utanför Sydaf-

rika tog en tugga ur en båt. Men eftersom alla kvalitetsbåtar är uppbyggda i flera sektioner klarar de sig utan att tappa all luft och sjunka. Listan på olika incidenter där uppblåsbara båtar klarat sig och en "vanlig" plastbåt hade gått under kan göras lång.

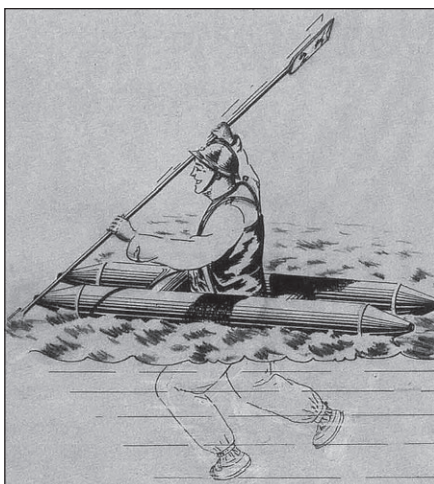
Nästa steg i utvecklingen var skrovformen. De första båtarna hade en plan durk, ofta av gummi-belagd duk. En uppblåsbar köl eller en tråköl var nästa steg. Det hjälpte upp kursstabiliteten väsentligt. I tillägg har Zodiac på sina Futuramodeller mindre extra pontoner under/innanför huvudpontonerna. De ger både extra lyftkraft och kursstabilitet.

Kvalitet - Duktyper

Jag har medvetet försökt att undvika ordet "gummibåt" som tyvärr är etablerat för denna typen av båtar i Sverige. Det får ofta folk att tänka på barnens leksaker när man talar om att man är gummibåtsfrälst. Det är andra, dock närbesläktade material som används. Läser man utländsk litteratur i ämnet finns ordet "gummi" inte omnämnt.

Materialet i uppblåsbara båtar har också utvecklats. Från djurhudar till dagens Hypalon och





PVC-material förstärkt med väv. Hypalon anses som det bästa materialet men har "nackdelen" att det inte kan maskinlimmas. Att använda människans arbetskraft är som bekant dyrt och det gör alltså att båtar byggda i Hypalon har ett högre pris än de som är byggda i något PVC-material. För "vardagsanvändaren" har det nog ingen större betydelse. Men skall man använda båten vintertid är det Hypalon som gäller. PVCn blir känsligare för skador vid minusgrader.

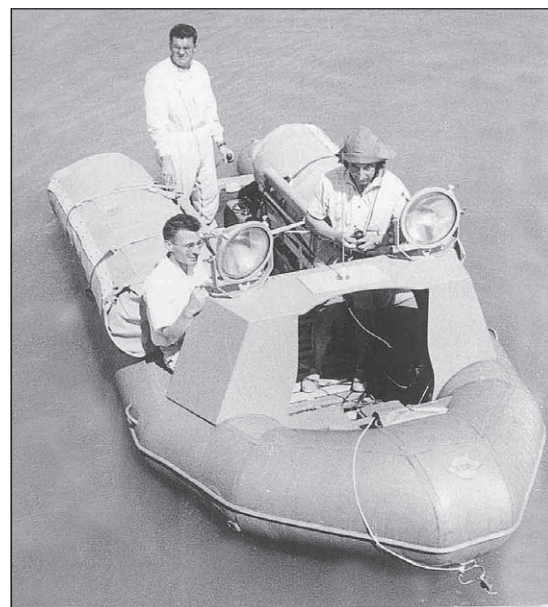


RIB

Ett ofta hört argument mot uppblåsbara båtar är att de är ömtåliga och lätt får punktering. Det är helt rätt - om vi pratar om barnens leksaksbåt! Men dagens uppblåsbara båtar tål mycket stryk! Det är t ex en populär båt för dykklubbar. De är inte alltid snälla mot sina båtar, tro mig. Klubbarna uppskattar framförallt bärkraften. Åtta dykare med utrustning i en båt som är 4.70 m lång utan några som helst problem med stabiliteten och sjösäkerheten.

Sälforskare jag pratat med har berättat att de utan tvekan kör rakt upp på kliporna för att snabbt kunna komma ur båten för att märka sälungar innan de hinner ner i vattnet. Det finns ingen annan båt-konstruktion de kan använda som klarar de kraven. Hur de klarar motorn är en annan historia!

En av de nyare konstruktionerna är uppblåsbara pontoner uppbyggda runt ett hårt skrov. Den konstruktionen kallas för RIB. RIB står för rigid inflatable boat, hård uppblåsbar båt. England och Italien ledande i Europa med ett stort antal



tillverkare. De har t o m specialtidningar för uppblåsbara båtar och RIB. Sverige och Finland har tillverkare av specialbyggen. Inget för den breda massan.

Det som utmärker en RIB är att den har ett hårt skrov av glasfiber eller aluminium. Ofta med en skarp V-form. De har använts av militären i årtal men under senare år blivit tillgängliga i storlek ner till 3 meter. Fastän de inte kan rullas upp som en uppblåsbar båt är de relativt enkla att lagra och mycket roliga att köra.



Användandet

Fastän dagens uppblåsbara, eller luftfyllda, gummibåtar har gjort enorma tekniska framsteg sedan de första tillverkades för över 50 år sedan har användandet knappast ändrats. Eftersom en uppblåsbar båt kan urluftas, kan den vikas ihop och lagras på en relativt liten yta, och dess tubiska konstruktion gör att den har en mycket hög bärkraft för sin storlek. En uppblåsbar båt är också en stabil plattform och ges den korrekt behandling i och ur vattnet kräver den ett minimum av skötsel.

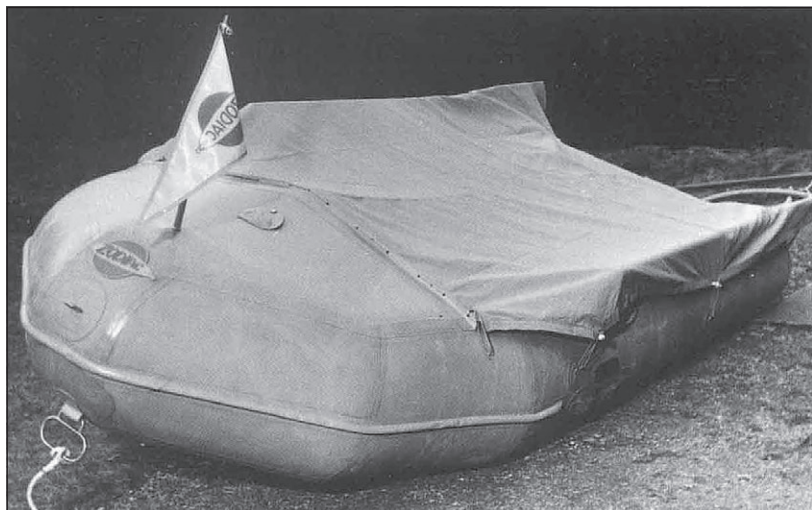
Eftersom den är relativt liten i packat tillstånd är det en idealisk båt för t ex husbils- och husvagns-folket. Seglarna har fått en idealisk jolle med litet dragmotstånd. Tar vi de lite större båtarna, 3-5 meter, är de fantastiska båtar för utflykter, fiske och vattenskidåkning. Tack vare sin låga vikt kräver de en mindre motor än en plastbåt i motsvarande storlek för att uppnå samma prestanda. Sjösäkerheten kan militären, sjöräddningen och t ex Greenpeace vittna om. För att inte tala om alla de krävande expeditioner som använder uppblåsbara båtar.

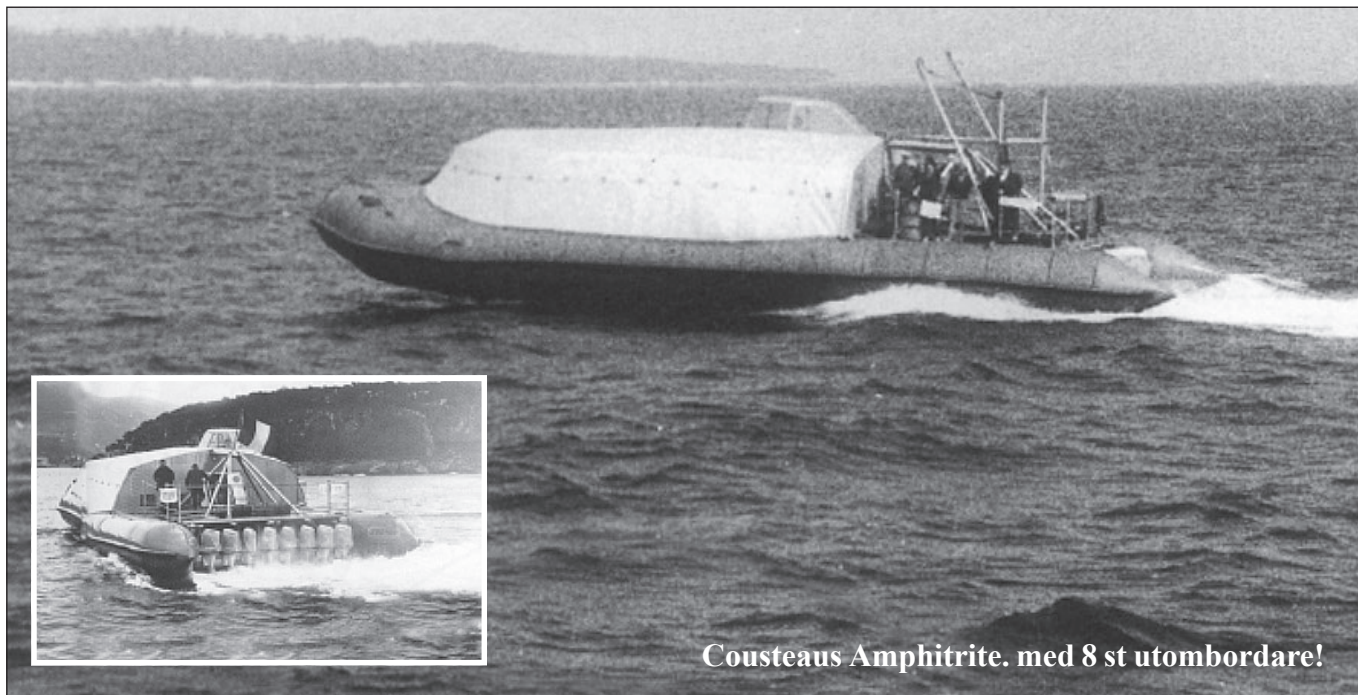


Zodiacfabriken mars 1951



En av de första uppblåsbara båtarna i franska militärens tjänst. Här en bombbärare.





Cousteaus Amphitrite. med 8 st utombordare!



Cousteaus experimentbåt/flotte”, Amphitrite på väg genom staden Nice 1961.

Zodiac delen
Översättning: Olle Janson
Bildredigering: Fred Lundberg

Källa:
Zodiacs Jubiléumbok 1869-1996,
A century of air and water

Tack till Sportmanship, den svenska agenten för Zodiac som skänkt oss boken ”A century of air and water”. Den har gett oss många nya uppgifter som innan inte varit kända.

Svensk gummibåtshistoria



Ett lager av de första gummibåtarna som Trelleborgs Gummifabrik tillverkade till svenska armén i början av 1930-talet

Även om det kanske inte är känt för de flesta var faktiskt Sverige långt framme när det gällde den uppblåsbara båten. Redan i början av 1930-talet tillverkade Trelleborgs Gummifabrik sina första gummibåtar.

Exakt tid har inte kunnat fastställas men ett tidigt belägg är ett foto från juli 1931. Ingengör Gus-

tav Möller, född 1914, som började på Trelleborgs Gummifabriks tekniska avdelning den 15 februari 1930 och gick i pension den 28 februari 1979 efter nära 50 års tjänst, har vid samtal bekräftat att tillverkningen kom igång 1930-1931.

Båtar för militärt bruk

De första båtarna togs fram på beställning av svenska armén. Det var ganska stora med hölje av gummerad väv med gummiinnerslang. Av bevarade fotografier att döma mätte de ca 2,75 x 1,25 meter.

Botten var utvändigt förstärkt med fem längsgående rep. Vidare fanns det ett utvändigt rep runt hela båten, samt årklykor. Gustav Möller minns inte hur många som tillverkades, men tror inte att det rörde sig om så väldigt stora serier.



Patrullbåt 51 i en tidig version



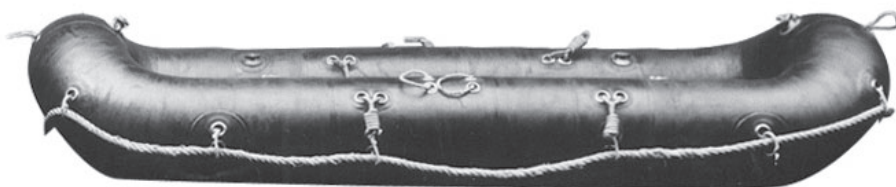
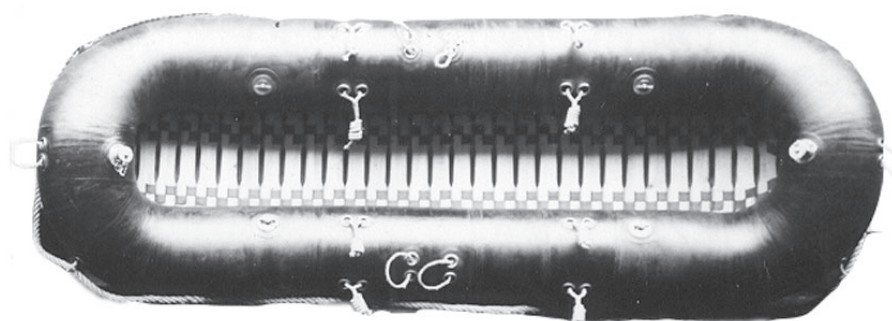
Militära patrullbåten

Trelleborgs storsäljare bland gummibåtarna var den militära s. k. patrullbåten som tillverkades under flera år. Den var en uppföljare av den på 1930- och 1940-talen tillverkade båten.

Enligt Sten Bengtsson, chef för skyddsprodukter byggdes en första försöksserie i Trelleborg. Sedan denna godkännts, förlades serietillverkningen till fabriken i Skurup. Enligt Ingenjör Gustav Möller var det en tysk väv som belades med gummi i "Strykrummet" hemma i Trelleborg och sedan skickades till Skurup för konfektionering.

Starttidpunkten är osäker, men Gustav Möller menar att man började så smått redan 1949 och att produktionen löpte under 1950- och 1960-talen. Enligt Sten Bengtsson började serietillverkningen först under senare delen av 1960-talet och pågick till mitten av 1970-talet.

Serien var på minst 1000 båtar och produktionen löpte under fyra eller fem år. Därefter skickades alla verktygen tillbaka till Arméförvaltningen. Någon efterföljande order blev det inte, och i mitten av 1970-talet lade Trelleborg ner all tillverkning av gummibåtar.



En "typisk" modell av svenska arméns gummibåtar, som inte skilde sig från andra länders modeller. Av bilderna att dömma mätte de ca 2,75 x 1,25 m i storlek.



Packning av Patrullbåt 51



Ett antal Patrullbåtar 51 klara för leverans

Civila versioner

”Paddan och Tuff” blev tillverkade för att förse den civila marknaden, ett mellanting mellan militärbåtarna och de små barnbadbåtarna som också tillverkades i Trelleborg.

Exakt tid för när produktionen började på dessa är svårt att ange, men det bör ha varit i slutet av 1940-talet, eller i början av 1950-talet. Gustav Möller minns att de tillverkades i Kappavdelningen och såldes i rätt stora kvantiteter.

I början förekom det en hel del skrivelser i tidningarna om hur farliga gummibåtarna var, berättar Gustav – han minns särskilt en gång.

Det var ett reportage från en båtolycka i Norrland. Två av tre hade drunknat under färd i en av Trelleborgs gummibåtar. Fabriken skickade omedelbart folk till platsen och upplösningen på dramat blev ett antiklimax. Det visade sig att olyckan berott på fylleri och inte på båten.

De första bilderna från ”Paddan och Tuff” är från 1952. ”Paddan” beskrivs som en ”glädjande” nyhet för alla dem som önskat sig en bärkraftig gummibåt”. Den var tillverkad i grå, dubbelgummerad väv och mätte i uppblåst skick 98 x 206 cm. Vikten var ca 6,2 kg.

”Tuff” var av samma konstruktion men större och stabilare med måtten 98 x 287 cm, vikt 9 kg. I aktern fanns också uttag för utombordsmotor på max 2,5 hk. Till båtarna fanns tillbehör som motorfäste, bäranordning, fotbälg och paddlar.



”Tuff” och ”Paddan” de två civila versionerna av Trelleborgs gummibåtar.

Annonstext för ”Tuff” från 1952

Art. 11-25

Utförande lika art. 11-05, men större och stabilare. Orangefärgat däck och grå undersida – allt i dubbelgummerad väv. Uttag i aktern för utombordsmotor. Ytterligare förbättrat utförande – modell 1961. Med årtullar och förankringsring i fören. Storlek uppblåst 98x287 cm. Sittbrunnens storlek 45x155 cm. Vikt ca 9 kg.



Trelleborgs Gummifabrik 1938

Ett stort tack till Carl Aspegren på Trelleborg AB, som helhjärtat hjälpt oss med material både i text och bilder på den svenska delen av gummibåtens historik.

Ta båten på ryggen

För sportfiskare som bedriver sin hobby i bl. a. norrländska fjällsjöar och älvar, har Trelleborgs uppblåsbara båtar fått stor användning. Den senaste modellen –Tuff III– väger endast ca 10 kg och kan bäras i en speciell rycksäck!

”Tuff III” är i stort sett en något exklusivare variation på tidigare modeller och har med sikte på ökad bärkraft och stabilitet blivit föremål för vissa nykonstruktioner. Bl.a. är fören och årfästena utformade efter nya idéer. Den uppblåsbara båten är tillverkad av kraftig, dubbelgummerad väv. Tack vare en specialkonstruerad

anordning kan utombordsmotor på upp till 2,5 hk monteras på båten.

Tuff-båtarna utmärker sig för sin ringa vikt, lätthanterlighet och anmärkningsvärt goda sjöegenskaper. Förutom att de utgör en idealisk lösning på sportfiskarens transportproblem kan de med fördel användas som jollar till mindre segelbåtar samt i övrigt som en trevlig fritidsprodukt för rekreation på sommarglittrande vatten.



Motorfäste för ”Tuff”



Bäranordning för gummibåtar
Art. 19-22

Rycksäcksmodell med kraftiga remmar av läder och säcken i smärtingväv.

Källa: Cykel & Sporhandlaren nr 4, 1962

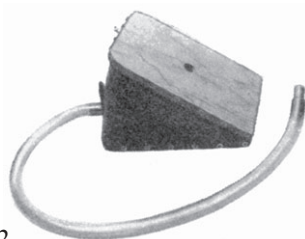
Art. 11-05

En glädjande nyhet för alla dem som önskat sig en bärkraftig gummibåt. Tillverkad av grå dubbelgummerad väv. Storlek uppblåst 98x206 cm. Sittbrunnens storlek 43x104 cm. Vikt ca 6,2 kg.

”Paddan”



Annonstext för ”Paddan” från 1952



Fotbälg
Art. 19-12

Extra stor modell som ger effektiv luftfyllning av gummibåtar. Med trögavlar och bälg i gummerad väv

Uppblåsbar kanot

På Köln mässan 1961 visade Trelleborgs Gummifabrik upp denna uppblåsbara kanot, vilken också kunde förses med segel och sidosvärd för kursstabiliteten.

Detta visar att Sverige låg långt fram när det gällde konstruktion av uppblåsbara båtar. Det är långt senare vi har fått Grabner från Österrike och Tinker från England som

seglande gummibåtar/kanoter.

I bakgrunden kan vi också se en annan av Trelleborgs storsäljare – luftmadrassen som sedemera erövrade hela världen.



Omslaget på Trelleborgs personaltidning nr 2, 1954 visar att man redan då hade uppblåsbara kanoter var på programmet.



Till sjöss på luft

Varför inte en gummibåt. Den duger som jolle till den stora båten eller som biltaksbåt. Den är tåligare än man tror och sjösäkrare än många jollar.



Tidningen Båtnytt gästade Skandinaviska gummibåtsklubben på vår utfärd till gränsön Ven mellan Sverige och Danmark i maj 2001. De visade oss stort intresse men det var långt ifrån första gången tidningen Båtnytt uppmärksammade uppblåsbara båtar. Redan 1962 när Trelleborgs Gummifabrik visade sin "Tuff" var de på plats.

Gummibåtar har länge varit uppskattade flytetyg på kontinenten. Årligen hålls stora tävlingar med sådana, utrustade med starka snurror. Här hemma har man rynkat lite på näsan åt gummibåten och ansett den att stå i en klass som mera hör hemma i badviken. Detta är dock fel. En riktig gummibåt, står i sjövärdighetshänseende betydligt över många jollar eller så kallade biltaksbåtar.

Båtnytt har provat en gummibåt från Trelleborgs Gummifabrik, Tuff -2. Båten är uppbyggd i dubbelgummerad väv med två separata luftsektioner, botten och skrov. I uppblåst kick kan den vikas ihop till ett paket som lät stivas i den minsta bils bagagelucka.

Uppblåsningen sker med fotpump och hela proceduren tar knappt tio minuter inklusive montering av motorbocken. Sedan är det bara att hänga på en liten snurra

och puttra iväg. Det känns för all del lite konstigt att känna hur botten rör sig men båten är bärig och stabil.

Vi provade med en 8 hästars snurra vilket är i mesta laget. Den praktiska medelfarten blir i alla fall inte högre än cirka 5 knop. Två personer, bensintank och cirka 30 kilos bagage kunde utan risk färdas i

båten. Det gäller dock att inte placera passageraren för långt fram. Då vill gärna båten under gång ta in vatten över "stäven".

Vid tvärgirar vill vatten gärna leta sig upp över de runda sidorna akterut liksom vid gång i småkrabb sjö. Detta gör för all del inget, båten flyter ju även vattenfylld. En enkel ribbdurk borde dock vara

Data

Tillverkare:	Trelleborgs Gummifabrik. Trelleborg. Sverige
Försäljare:	AB Tegea AB, Malmö
Byggnadssätt:	Dubbelgummerad väv i två uppblåsbara sektioner: botten och skrov
Mått:	Längd 2,95 m, bredd 0,98 m, vikt cirka 10 kg
Sittbrunn:	45 x 155 cm
Motor:	upp till 4 hk

På provbåten användes en 8 hk Crescent. Motorn kunde ej köras på fullgas eftersom aktern då ville vika sig. Farten med två personer ombord uppskattades till cirka 5 knop. Pris cirka 450 kronor + oms. I priset ingår inte åror, luftbälga och motorfäste.



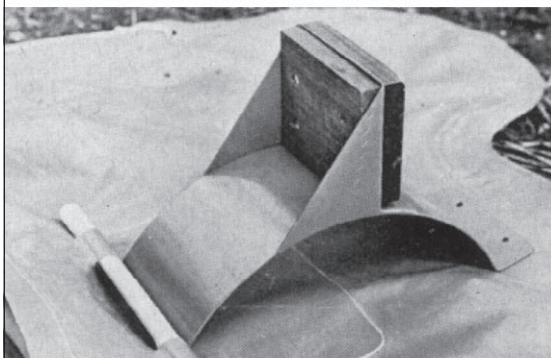
Gummibåten Tuff kan lätt vikas ihop och tar då ett mycket litet stuvningsutrymme. En utmärkt båt att ha med i bilen.



Uppblåsningen sker med en fotbälg. Hela proceduren tar knappt tio minuter.



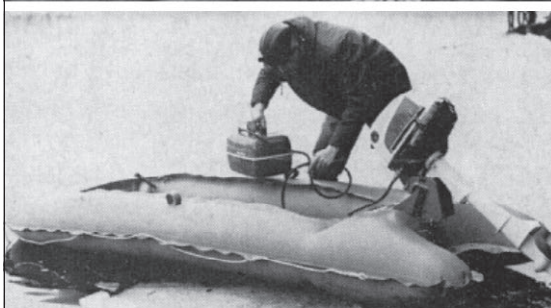
En detalj av motorbocken. Denna är utförd i två halvor. Den övre låses av en pinne som inskjutes i två öglor. Pinnen sväller dock och är svår att få bort.



Den undre halvan av motorfästet skjuts in i en ficka i boten och skruvas fast med vingmuttrar till den övre halvan.



Båten klar för sjösättning med motorn på plats. Man bör dock ha en motor med inbyggd tank.



Gummiväven är över raskande tålig och motståndskraftig mot nötning. man behöver faktiskt inte vara rädd för att köra upp på land som här.



standard så att de åkande kan sitta torrt en bit över båtbottnen.

I roddhänseende är båten inte mycket att hurra för. Frånvaron av köl och det höga läget på vattnet ger en ganska fladdrig framfart. En liten snurra från 2 hästar upp till 4 är idealet för framdrivning.

Bortsett från detta är det dock en båttyp som den som tänker skaffa en jolle bör titta närmare på. Gummibåten har många fördelar.

Bra

Bärigheten
Lätt att stuva undan ombord
Enkel i underhåll

Inte bra

Roddegenskaperna
Den låga fören
En viss vekhet vid motorbrunnen

Källa:

Båtnytt nr 6, 1962

Foto: Åke Hylén 1962

Bildredigering: Fred Lundberg 2001

Talesätt

”Zodiacen” eller ”gummibåten”

När vi här uppe i norr säger till exempel ”titta på gummibåten”, menar vi ju just att vi skall titta på gummibåten utan att för den del mena något speciellt märke eller fabrikat.

I många andra länder är Zodiac så förknippat med gummibåtar att man där säger ”titta på zodiacen”, utan att det för den skull skulle behöva vara en gummibåt just av märket Zodiac. Det kan vara precis vilket annat fabrikat som helst.

Orsaken är naturligtvis att Zodiac varit goda marknadsförare, och eftersom de var bland de första i världen som producerade gummibåtar har helt enkelt detta uttryck fastnat för att bli ett begrepp i många länder.

Ett bildcollage från förr



Trailerburet sjöliv med "uppblåsbar" inget nytt

Redan i början på 1950-talet var det trailerburna sjölivet ett etablerat faktum. Här en båt från tyska Wikingfabriken. På den tiden var det dock inte så mycket frågan om uppblåsbara båtar, utan mest om så kallade campingbåtar.

Campingbåtarna var oftast 4-5 meter långa och hade en liten överbyggnad i fören för en enklare övernattnig. Mest vanligt var att man övernattade på stranden i tält eller möjligtvis på en campingplats. Ett friluftsliv som idag nästan är bortglömt, men som kanske är på väg tillbaka. Under 70-, 80- och 90-talet skulle man bo "fint" i båten med toalet, dusch, kök och alla andra finurligheter som man hade i land – men vart tog friluftslivet vägen? Istället för att uppleva



det enkla och avstressande båtlivet ville man överföra industrisamhällets normer även på sjölivet.

Dyra båtar där amorteringarna många gånger låg som ett ok runt

halsen på ägarna, veckors förberedelser och hårt arbete innan båten var i sjön. När den väl var i sjön kunde båtsäsongen redan vara på väg att ta slut – vilket båtliv!?



Tega i Malmö som är ett dotterföretag till Trelleborgs gummifabrik lanserar en hel liten flotta uppblåsbara gummibåtar.

Zodiac, den största båten på bilden mäter 3,1 x 1,3 m och lastar 300 kg samt är avsedd för snurredrift. I lufttomt tillstånd väger båten inte mer än 45 kg och kan packas ihop till ett paket på 0,6 x 1,0 m. Den finns också i två andra versioner.

De tre andragummibåtarna är Tuff I, II, och III, en svensktillver-

kad gummibåt i tre olika storleksklasser. Den minsta båten mäter 2,8 x 1,0 m och väger tom och hopvikt bara 9 kg och kan transporteras i en ryggsäck.

Den lilla biltaksbåten i bakgrunden är Pionér V, som mäter 2,7 x 1,1 m och väger 33 kg. Den är av mjukplastmaterial som är skonsam mot billackeringen.

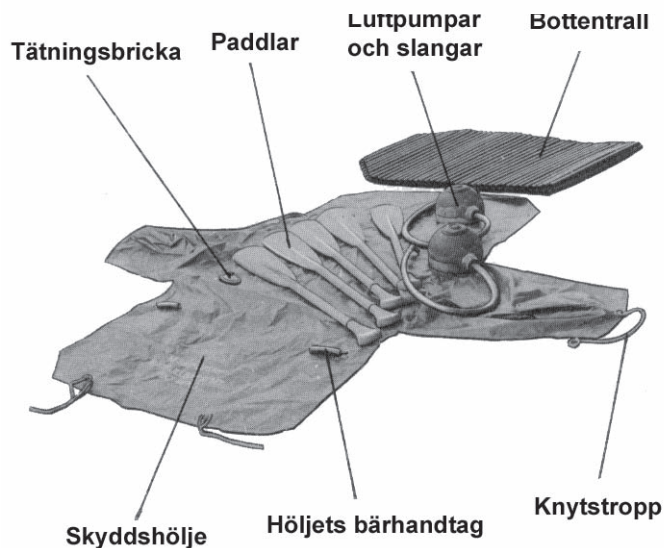
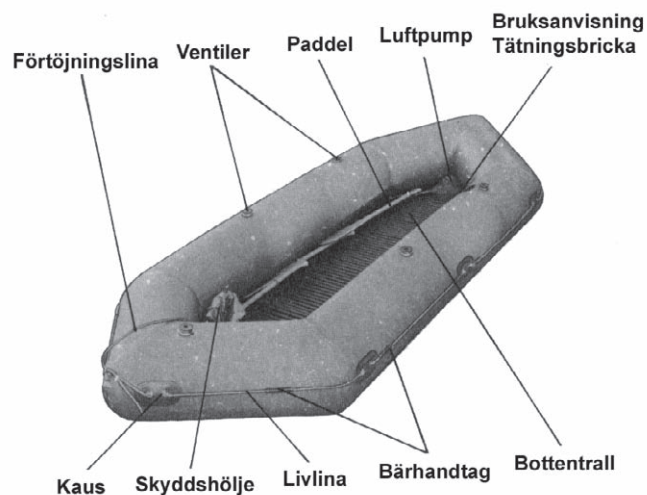
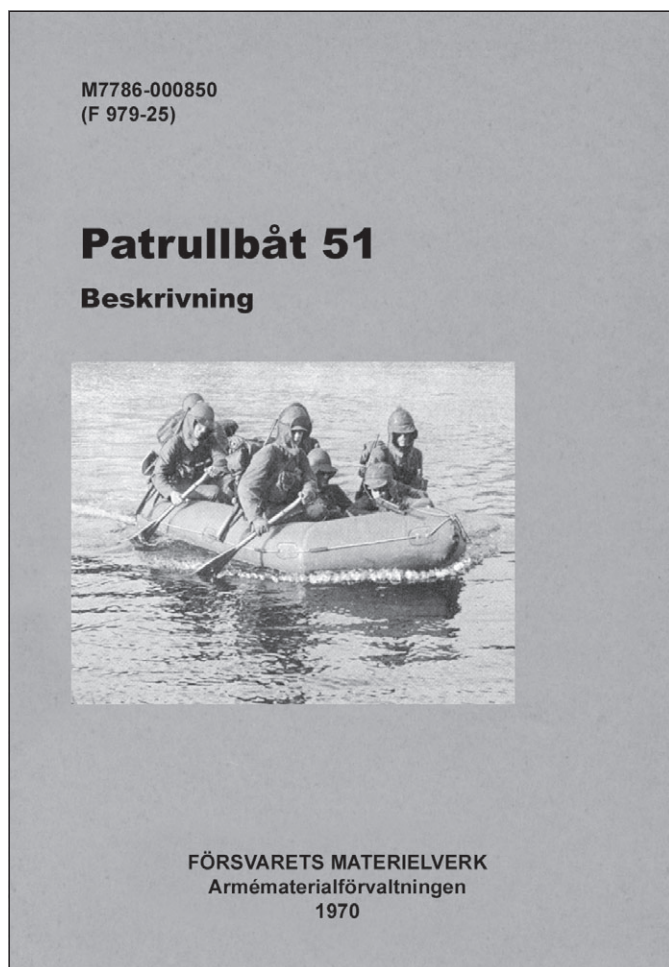


Källa:
Teknik för Alla nr 11, 1962
Foto: Stenbergs 1962
Bildredigering: Fred Lundberg 2001

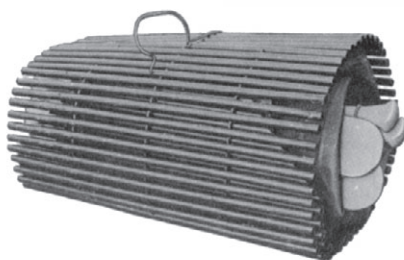
Patrullbåt 51

Vi har lyckats få en manual från Svenska Arméns materialverk. Manualen är från 1970, och det är lätt att föreställa sig vad som har hänt i gummibåtsproduktionen sedan dess när man ser bilderna.

Instruktionen är på Patrullbåt 51, som den döptes till när Armén köpte in ett antal från Trelleborgs gummifabrik. På följande bilder syns hur man tänkt sig att båten skulle hanteras.



Packad båt



Bottentrallen rullad runt båten

Tack till svenska försvarets materielverk, Arméförvaltningen, som ställt material till klubbens förfogande.

1



Båten utrullad

2



Bottentrallen inlagd

3



Pumparna anslutna

4



Tillbehören placerade i båten

5



Luften pressas ut

6



Båthöljet rullas samman

7



Hoprullad båt



Arméförvaltningens företagsnämnd på besök i Trelleborg för testtur



Svenska armén ville att deras förband skulle öka sin rörlighet, då speciellt vid passerande av vattendrag. Efter flera års ingående försök i samarbete med AB Akvarex i Ystad har nu en beställning på ca 3 miljoner kronor utlagts.

Patrullbåten är utförd i en av Trelleborgs Gummifabrik nyutvecklade polyuretanbelagd väv och dessutom med en bottentrall av plaströr.

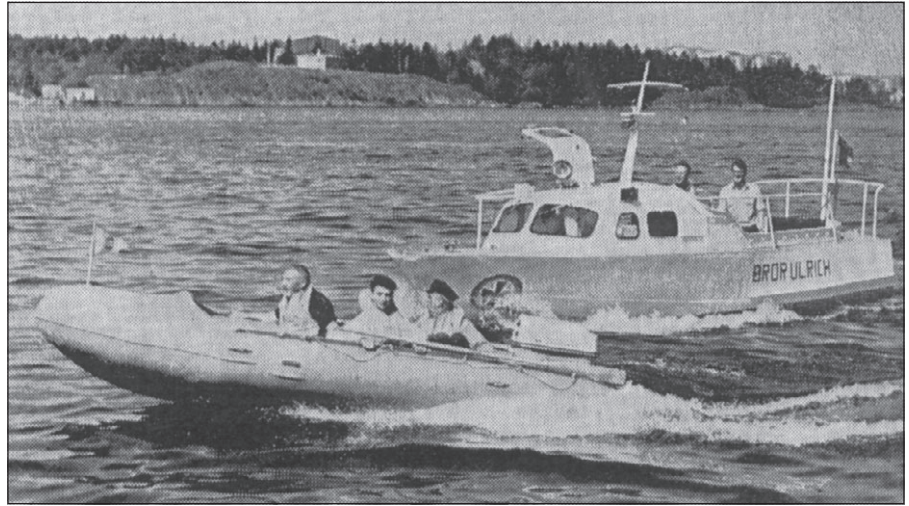
Uppblåsbar gummibåt förstärker sjöräddningen vid svenska kuster

Gummi skonar man och maskin mot vibrationer

Den svenska sjöräddningen har fått ökade möjligheter till snabba insatser tack vare en uppblåsbar gummibåt, en franskbyggd "Zodiac" som levererats av Trelleborgs Gummifabrik. Den snabbgående båten demonstrerades nyligen vid Nynäshamn för Sjøräddningssällskapet med dess chef kapten Hans Hansson och inspektör Gunnar Alverman i spetsen, som på bilden ovan ses provåka med räddningsskepparen Göran Hörlin vid rodet.

Snabbgående gummibåt i ständig beredskap för sjöräddningslarm

Sjøräddningssällskapet har ökat sin beredskap och möjlighet till snabba insatser tack vare en franskbyggd uppblåsbar båt med stor bärformåga och god stabilitet. Det är en franskbyggd Zodiac-båt, som levererats av Trelleborg-gruppen



och som nyligen premiärvisades vid Nynäshamn av Sjøräddningssällskapetets chef, kapten Hans Hansson och inspektör Gunnar Alverman.

Båten som med två man ombord och med 40 hkr gör ca 30 knop, är 4,95 m lång och 1,90 m bred. Vikten utan motor är 100 kg, men bärformågan är likväl så hög som 1.000 kg. "Zodiac" är konstruerad med två tubformade pontoner hopfogade i U-form med spetsig stäv. Den har en fast akterspegel

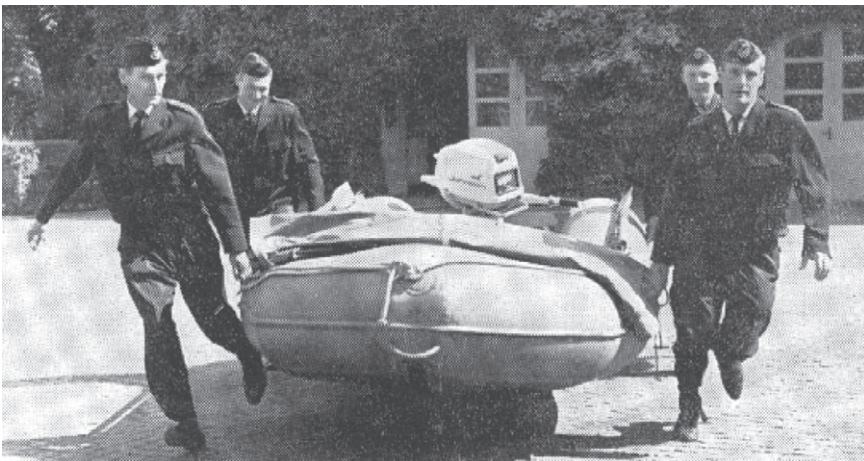
och löstagbar durk i fyra sektioner. Båten blåses upp med två fotbälgar, och att packa upp den går på 15 minuter. Priset i den vid Nynäshamn visade standardversionen är ca 5.000 kr.

Zodiac-båten som försäljes av AB Tega i Malmö, kompletterar företagets övriga sortiment av uppblåsbara båtar vilka tillverkats i Trelleborg. Den mest populära av dessa är "Tuff III", som är lämplig för bl. a. Sportfiske.

Den av Sjøräddningssällskapet anskaffade exemplaret skall ligga i ständig beredskap på Huvudskär, där de båda räddningskryssarna Helge Ax:son Johnson och Bror Ulrich är stationerade.

Källa: Trelleborgs Nyheter nr 6, 1964 och nr 7 1961

Malmö brandkår 1961



Malmö brandkår visade i ett TV-program sin räddningsutrustning, där bland annat denna gummibåt från AB Tega i Malmö som var ett dotterföretag till Trelleborgs gummifabrik.

Ett stort tack till Carl Aspegren på Trelleborg AB, som helhjärtat hjälpt oss med material både i text och bilder på den svenska delen av gummibåtens historik.

Dagens moderna gummibåtar och RIB

Trots att det gått många år sedan den första uppblåsbara båten tillverkades finns det fortfarande många likheter med dagens. Detta tyder på att denna båtkonstruktion var och är unik i sin uppbyggnad.

Det mest påtagliga som hänt är att vävarna i båtarna har blivit bättre och har börjat maskintillverkas i stor skala. Men även här dröjer sig historiens vingslag kvar.

Materialiet Hypalon är ju med dagens snabba teknikförändringar nog att anse som ett "gammalt" material, men gummibåtar och RIB som tillverkas än idag och skall hålla den där extra höga kvaliteten och säkerheten produceras fortfarande i detta material.

Det andra påtagliga är att det blir mer och mer RIB-båtar i förhållande till konventionella SIB-båtar. Man har mer eller mindre gått över till uppblåsbara båtar med ett hårt skrov i antingen glasfiber eller aluminium. Vinsten är en båt med ännu bättre egenskaper, säkerhet och kursstabilitet.



Den här arbets- och fritidsbåten får representera dagens moderna uppblåsbara båtar.

RIB (Rigid Inflatable Boat)

är en båt med hårt skrov i plast, glasfiber, kompositmaterial eller aluminium. En båt blir inte en RIB bara för att det monteras en "krage" runt båten. En riktig RIB är en skrovkonstruktion tillsammans med uppblåsbara tuber, som från början är anpassade till och för varandra.

En grundläggande egenskap för RIB är att lufttuberna stabiliserar båten. Vissa RIB kan också ha skumfyllning i tuberna och då kallas dessa båtar för RBB, (Rigid Boyuyancy Boat).

SIB (Soft Inflatable Boat)

är en konventionell uppblåsbar båt. Som inte har hårt skrov, och har tuberna fyllda med luft.

Durken i båten kan vara uppblåsbar, i aluminium, kompositmaterial eller av trä. Båtens köl kan vara uppblåsbar, eller invändig tråköl som trycker ut väven så att den formar ett V-format skrov. Mindre SIB, som jollar och dingar kan sakna köl helt och är plana i botten.

Frivilligt skeppsbruten

De flesta som sysslar med gummibåtar vet säkert att det finns ett fabrikat som heter Bombard. Men hur många vet egentligen vad Dr Alain Bombard gjorde för mänskligheten, framförallt då för de som drabbades av förlisning på havet. Det hela började när Dr Bombard hade jouten på sitt sjukhus.

Vår tids kanske största äventyr är den unge läkaren och forskaren Alain Bombards färd över Atlanten ensam i en liten gummibåt utan skydd mot sjö och vind. Han tillbringade **65 dygn i kamp mot ele-**

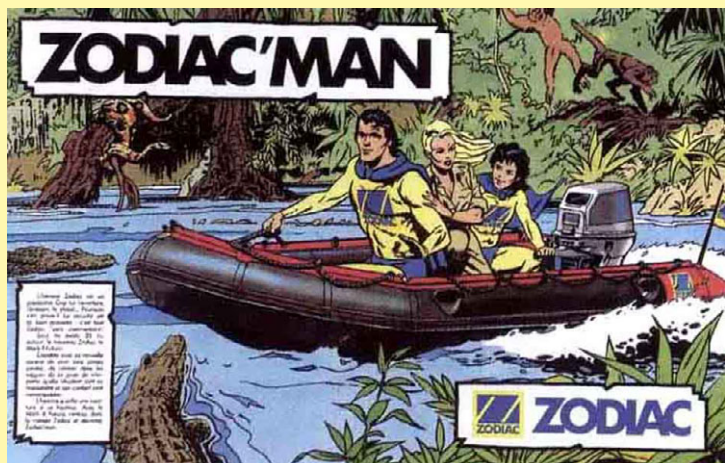
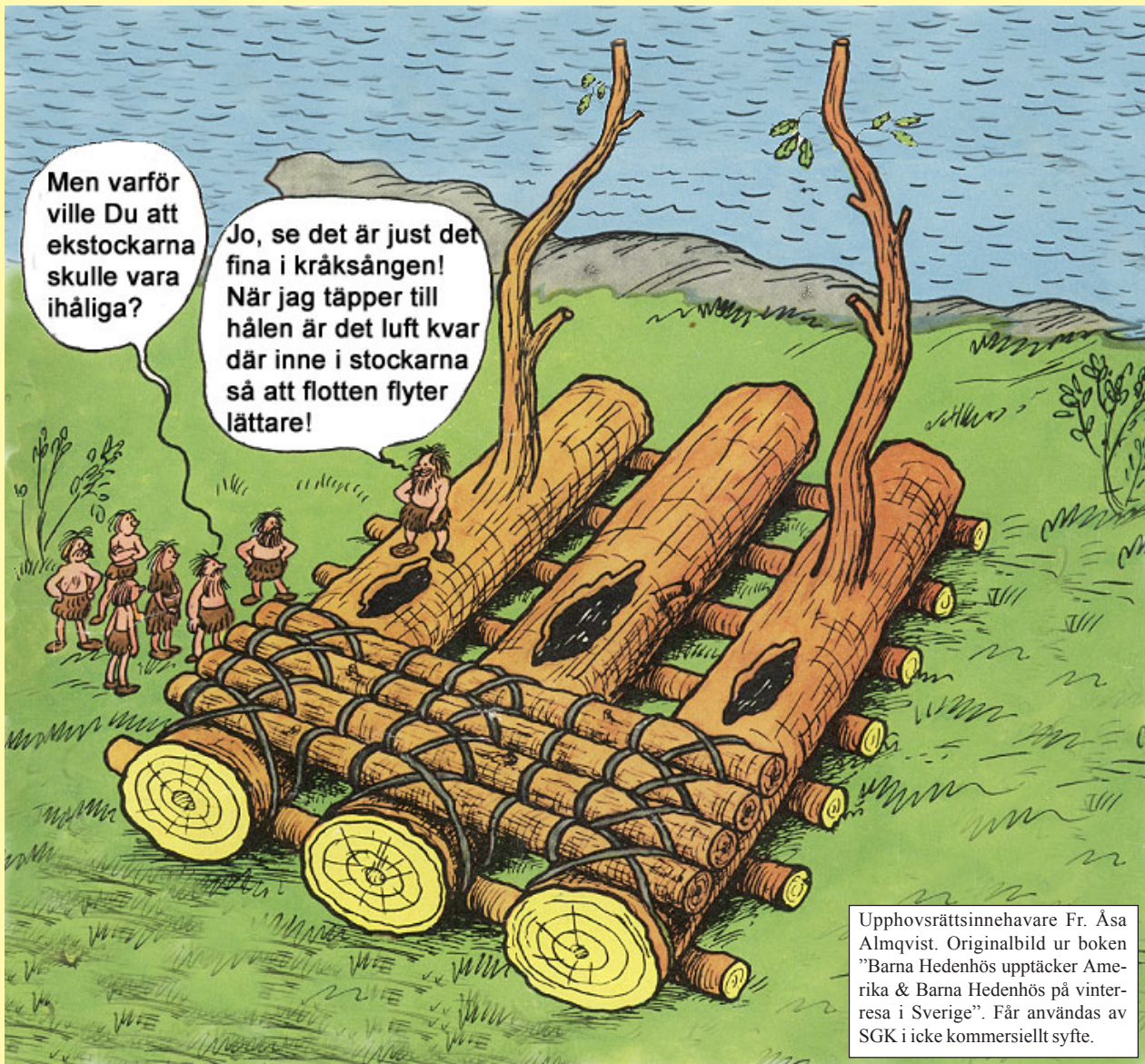
menten utan proviant och utan medhavt dricksvatten.

Och han överlevde. Dr Bombards färd, som blev en unik hjältebragd, tillkom för att bevisa en vetenskaplig teori.

Han ville visa att skeppsbrutna kan överleva även om hjälpen låter vänta på sig och även om det saknas proviant, och efter ett noggrant vetenskapligt förarbete startade han sin fantastiska resa från den afrikanska västkusten mot de västindiska öarna.



Dr Bombard i sitt laboratorium



Även illustratörer har tagit till sig gummibåten som motiv

Skandinaviska Gummibåtsklubben

(Scandinavian Inflatable Boat Association)

<http://hem.passagen.se/sgkrib>