

# Pop 16

## – MINST I KLASSEN

Båtvärlden har förändrats. Det fanns en tid då liten kunde vara lagom och båt köparna inte var så bekväma av sig. Lyckan, plus fyra kojor, garderob och pentry kunde rymmas på mindre än fem meter. Text & arkivmaterial: Stefan Iwanowski



**DET VAR EN** båt helt och hållet i konstruktören Per Brohälls anda: ”

Mesta båt för minsta kostnad”. Första utdelningen i den inriktningen fick han 1950 då han vann tävlingen ”Peoples Boat”, utlyst av den engelska seglingstidskriften Yachting World om en långfärdsbåt med längd över allt på 7,02 m för två personer.

1962 var det åter dags för vinst. Denna gång i en tävling utlyst av engelska Stanley Works Ltd och resultatet blev Stanley 19, en 5,79 m lång plywoodbåt med fyra kojplatser. Båten blev en liten succé och redan första året byggdes den i 40 exemplar, bara i Sverige.

När Brohäll ritade Pop 16 var det för att tidningen Teknik för Alla – själv-

byggeriets främjare nummer ett – uppdrog åt Brohäll att rita en ”minikryssare för långsegling”.

En billig båt med två kojplatser som skulle vara lämplig för amatörbyggare. I stort sett blev det en nedskalning av Stanley 19. Plywooden styrde designen och skarpa slag var enda möjligheten. På ett

tidigt stadium skissade Brohäll på en variant à la engelsk ”tidvattenköl”, det vill säga två låga kölar, en på vardera båtsidan, på vilken båten efter behov även kunde ställas. I slutversionen valdes dock en konventionell lösning med en tunn järnfena med kölvikt längst ner att bultas fast i botten.

Måtten var kompakta 4,88x1,90 m, vilket rymde två kojor och garderob under den korta ruffen. Masten stod på däck och var fällbar för att ekipaget skulle kunna passera under broar! Segling på insjöar snarare än öppet hav var alltså tanken.

Priset för skrovfärdig båt blev 3 600 kr och fullt segelklar (inklusive segel i terylen) kostade den 8 200 kr. Ritningar kunde köpas för 120 kr.

### Per Brohäll 1917–1989

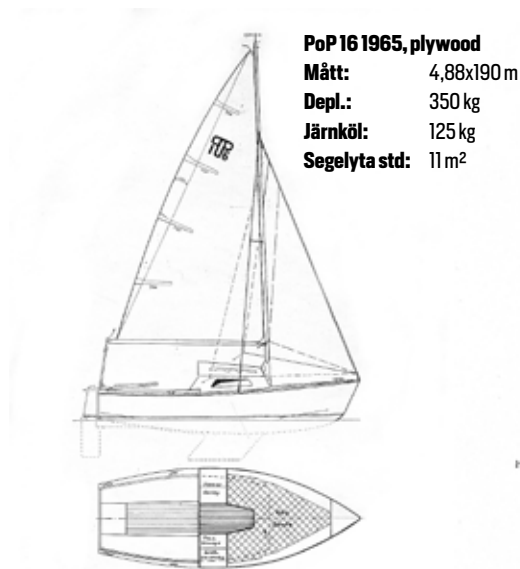
Per Brohäll hade tänkt bli sjökapten, men blev flygdito istället. Bygde sin första båt när han var nio år och seglade på Klarälven. Gick till sjöss ett par år, bland annat på den fyrmastade barken Abraham Rydberg. Första konstruktion som ritades och byggdes för försäljning var Simplex 1947, ett försök till billigare Folkbåt. Bland kända konstruktionerna kan nämnas Viggen, Vega och Albin 25.

### Bland konkurrenterna till Pop 16:

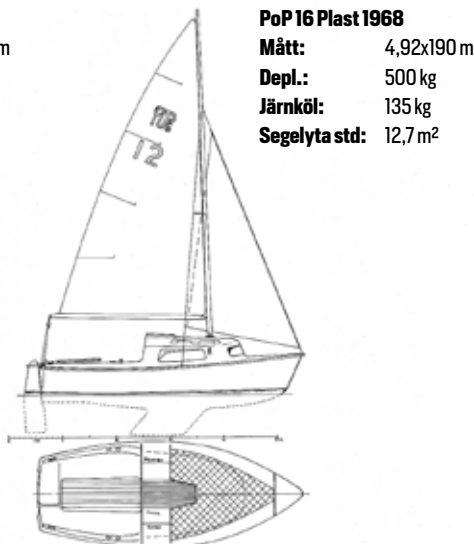
Stor-Triss, RA-kryssaren, Hurley 18, 117, Seacat, Varianta K4.

”En lättseglad, rymlig och prisvärd familjeseglare”, enligt konstruktören.

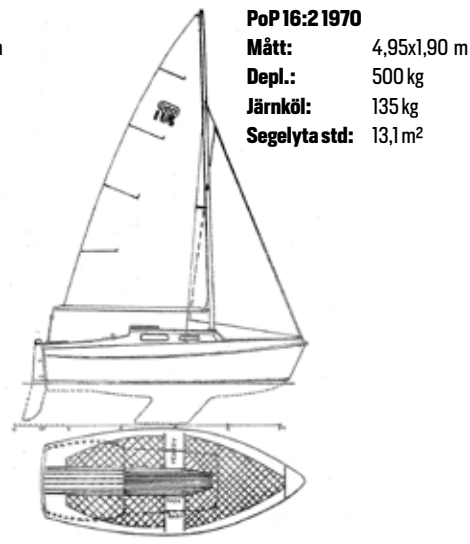




**PoP 16 1965, plywood**  
**Mått:** 4,88x190 m  
**Depl.:** 350 kg  
**Järnköl:** 125 kg  
**Segelyta std:** 11 m<sup>2</sup>



**PoP 16 Plast 1968**  
**Mått:** 4,92x190 m  
**Depl.:** 500 kg  
**Järnköl:** 135 kg  
**Segelyta std:** 12,7 m<sup>2</sup>



**PoP 16:2 1970**  
**Mått:** 4,95x1,90 m  
**Depl.:** 500 kg  
**Järnköl:** 135 kg  
**Segelyta std:** 13,1 m<sup>2</sup>

**MITT I DEN** uppländska myllan, i byn Odensfors nedlagda byskola, hade den förre telegrafisten Georg Henriksson startat ett båtbyggeri vid samma tid. Efter förhandlingar med Brohäll fick han ensamrätt att tillverka både satser för självbyggeri och färdiga båtar under två år. Kostnaderna för tillverkningen hölls nere bland annat genom att det var medlemmarna i den Henrikssonska familjen som gjorde det mesta jobbet. Georg, sonen Jan och en lärning gjorde delarna och satte samman. På övervakningen i skolan, där damm och spån var bannlyst, höll mamma Dagmar till med fennissaburkarna.

I Teknik för Allas första test av båten flödade lovorden över båt och konstruktör. Seglingsegenskaperna uppskattades likaså "även om man inte i byig vind gärna ligger i lä och seglar med skotet på knapen". PoP:en sålde bra både i Sverige och utomlands. Inte minst bland händiga ungdomar blev byggsatsen populär. Ganska snart upptäckte ägarna dock att PoP 16 gav bra övernattningsmöjlighet för billig penning, men hade skrala seglingsegenskaper.

**SJÖDUGLIGHETEN IFRÅGASATTES OCH** framförallt visade den sig vara otrevligt vek, vilket även påverkade krysssegenskaperna. Som svar till en (i övrigt övermåttan nöjd) båtägare skrev Per Brohäll: "I förhållande till sin storlek är PoP 16 mycket sjöduelig, men främst avsedd för skyddade farvatten – p.g.a. den öppna sittbrunnen som ju kan förfyllas i mycket grov sjö. Stabilitet: När jag ritade

båten gav jag den en barlastköl som skulle göra den ordentligt okanterlig och när jag provade ut båten fyllde den dessa krav. Men kölen gjordes ej för tung med hänsyn till att man gärna lastar i en hel del utrustning. Vid normala krängningsvinklar spelar det ganska liten roll om vikten ligger i kölen eller inne i båten. Mitt råd är att pröva med nyttig last (mat o dryck) och ev. inombordare. I sista hand ökas kölvikten enl. bif. tidningsnotis."

I notisen ifråga tipsades ägarna av båtbyggarhustrun tillika kundkontakten Dagmar Henriksson om att lägga lite mer bly på kölen för att motverka vekheten och bättra på krysssegenskaperna. Senare erbjöds även val mellan två kölvikter med en skillnad på 50 kg. Eftersom båten balanserade bäst med genua fick man även med en sådan på köpet.

**ALLT DETTA HÄNDE** i en tid då plasten i allt högre grad trängde undan trä som båtbyggnadsmaterial och både båtbyggeriet i Odensfors och Per Brohäll hängde med. När uppföljaren till PoP 16 kom 1968 hade den alltså givits det klatschiga namnet "PoP 16 Plast" eller som den hette i Tyskland "Schwedischer Kompaktkreuzer". Konceptet var det samma, men nu hade längden ökat med inte mindre än 4 cm, formerna hade kunnat göras lite rundare tack vare detta formbara material och masten var numera i guldeloxerad aluminium. Det var fortfarande Odensfors båtbyggeri som byggde och parallellt fortsatte tillverkningen av träupp-

lagan. Priset för färdig båt var 9 350 kr.

I Moheda hade två amatörer 1966 byggt varsin PoP 16 i plywood. De hade gjort båten valdäckad och med en lägre men längre överbyggnad. Kanske var det detta som inspirerade Brohäll när han började rita på det som skulle bli PoP 16:2. 2:an liknar nämligen de Mohedska båtarna i hög grad men har rundare former.

Odensfors Båtbyggeri fortsatte att bygga och priset för halvfabrikat med inredning i byggsats, arbetsbeskrivning och lös köl i gjutjärn, summa 9 985 kr. Färdig båt fritt fabrik 12 235 kr.

I huvudsak blev det en upprepning av vad som hänt föregångarna: pressen var positiv, båten sålde bra, men efterhand kom klagomål från i övrigt nöjda ägare på seglingsegenskaperna. Även denna gång kom tips här och där om hur man själv kunde lägga på mer bly på kölen.

**EN AV DE** värsta konkurrenterna i den här lilla storleksklassen var Stortrissen som ansågs vara en bättre seglare, men inte övertygade utrymmesmässigt förrän den modifierade Mk II-modellen kom med en modern variant av valdäck. Att även Stortrissen har Per Brohäll som upphovsman är inte förvånande.

PoP 16:2 fortsatte att sälja hyfsat, men 1974 var det slut efter totalt 646 exemplar. Under hela "plasttiden" hade även "ur-PoP:en" gått att beställa för amatörbyggare. Hur många som byggdes och hur många som finns kvar, återstår att besvara. ☺



PoP 16 sedd ifrån aktern.



Med rätt objektiv blir POP:ens förpik riktigt rymlig.



Pentryt med sina härliga sjuttitalsfärger.