

Det var en gång för länge sedan

Det är precis 20 år sedan i mitten av november, som prototypen till Smaragd sjösattes första gången.

Nu så här efteråt kan det från min horisont vara på sin plats att göra några reflektioner över Smaragden, dess tillblivelse och utveckling.

Projektet som sådant växte fram under ett antal år med lite olika idéer och skapelser, men med i stort sett samma inriktning på båttyp.

Min första avsikt med ett nybygge var att bygga en R6:a i plast, men på den tiden var inte plast godkänt av klassningsbolagen (Norske Veritas, Lloyds, etc.) och jag gjorde stora ansträngningar att få ändring av klassreglerna. Till saken hör att 12:or fick byggas i plast, men man ansåg inte att 6:or var en så stor klass att man ville lägga ner så mycket tid och pengar på att ta fram ett nytt klassreglemente. Jag lade emellertid ner en hel del tid och ansträngningar för att få till en ändring.

Jag var bl.a i kontakt med seglarförbundet för Bohusläns och Hallands distrikt, med dåvarande ordförande Olof Knape, bl.a far till några kända olympier. Det blev nobben, inget intresse.

Svenska seglarförbundet var heller inte intresserad av frågan, men 6m Societeten tyckte däremot det var intressant om en ny sexa byggdes. Att kappsegla mot de gamla sexorna med en ny plastsexa, nä detta gick man inte med på. Den nya sexan kunde ju vara för överlägsen de gamla. Utan klassning av båten fick jag således inte kappsegla mot andra sexor.

Jag kontaktade Britton Chance Jr och han tyckte det var ett mycket intressant projekt, under förutsättning att han fick rita båten (arvodet skulle vida överstiga byggkostnaderna!). Någon hjälp till ändring av klassreglerna fick jag givetvis inte.

IYRU:s Tekniska kommitté tyckte som de andra, dvs att det inte fanns något internationellt intresse av 6m klassen och ville inte bidra med någon hjälp. Dessa olika instanser hade inte direkt med klassningsreglerna att göra men kunde utöva påtryckningar på klassningsbolagen, som var de som utformade bestämmelserna, och här var man definitivt inte intresserade.

Efter dessa ansträngningar utan resultat gav jag upp tanken på att bygga en 6:a i plast, för en plastbåt var ju vad som gällde för mig då.

Jag tror att två år efter det att jag gav upp 6-projektet blev plast tillåtet enligt klassningsbestämmelserna! Intresset för sexor vaknade helt plötsligt när 12:a konstruktörerna förstod att sexor var en mycket fin teststorlek för tolvor.

Under mina irrfärder med mitt båtprojekt träffade jag en hel del intressanta människor, bl.a en .mycket trevlig gammal man, som säkerligen fortfarande är bekant för många, och det var Tore Holm. Jag var och hälsade på honom i Gamleby utanför Oskarshamn, där han bott i merparten av sitt liv och där han också haft sitt varv. Han berättade en hel del episoder om olika båtmänniskor som han mött i sin verksamhet som båtkonstruktör/byggare och seglare, och av vad jag förstod är dessa människor sig lika än idag, de är bara fler till antalet.

Tore Holm var en erkänt duktig konstruktör och seglare och trots mycket stora framgångar med sexor och att regeln är tämligen enkel, var han kritisk till dessa båtar. Han uttryckte sig som så här att ett VM för sexor var ett VM för blytransport, vilket nog inte är helt fel, eftersom en sexas totala vikt bestod av c:a 78 % bly. Men hur enkla regler man än har, så finns det alltid ett stort utbredd fuskande på elitnivå. Jag fick intrycket av att Tore Holm var en mycket skicklig och sportsmannamäsig människa och han var mycket bestört över många osportsliga episoder som han råkat ut för. Personligen undrar jag över hur det egentligen ser ut idag när sponsorpengar styr segelsporten på de flesta nivåer. Förr handlade det om äran, idag om pengar. Inom segelsporten har inte så många avslöjats offentligt, men tyvärr så finns nog fuskets där ändå.

Mina kontakter med Tore Holm utmynnade i att jag fick kopiera hans ritningar på den då i Sverige senaste byggda sexan., May Be IX. Den byggdes 1959 till Sven Sahlén och seglades något år senare i Marstrand, där jag då såg den, innan den exporterades troligen till USA eller Kanada, jag hade full tillåtelse att modifiera denna konstruktion, men det blev nu aldrig så. Båten var ritad med negativ akterspegel, men Tore Holm tyckte att jag skulle vända på den. Linjerna harmonierar bättre då tyckte han.

Tore Holm hade han några veckor före ett av mina besök hos honom fyllt 75 år, varför jag efter en försiktig förfrågan vågade förära honom en centiliter whisky per födelseår. Gåvan mottogs med glädje, eftersom det var mycket besvärligt för honom att inhandla starkvaror från Gamleby, Systembolag saknas där, och folk är så nyfikna, som han försiktigt uttryckte sig. Han led av reumatism, som han liksom många andra seglare på den tiden ådragit sig under långa perioder som seglare. På den tiden bodde man ombord på båtarna och dessa läckte både uppifrån och nerifrån så allting inombords var vått eller fuktigt. Värmare eller plastfolie fanns inte under denna tid.

En annan välkänd konstruktör, som jag också under denna tid träffade, var Arvid Laurin. Han var då inte speciellt intresserad av sexor. Han var c:a 70 - 75 år och höll fortfarande på med lite konstruktionsarbeten. Om jag inte minns helt fel, så höll han på med Svea-kryssare, och detta var tydligen enligt honom själv, den "bästa" konstruktion han någonsin gjort. Andra konstruktioner än denna intresserade honom inte då. Konstruktionsritningar till en sexa var mycket arbetsamt att göra. Arbetet kräver en komplicerad optimering till klassregeln. Andra "fria" båtkonstruktioner behöver inte regelanpassas.

Tore Holm hade berättat en del om sina duster på kappseglingssbanorna och härvid nämnt en del om sina konkurrenter och då bl.a om Arvid Laurin, som vid några tillfällen blivit knappt slagen vid uttagningsseglingar till VM och OS; varvid Arvid Laurin av förstaeliga skäl hade blivit mycket besviken. Vid mina diskussioner med Arvid Laurin förde jag frågan försiktigt på tal, och det fanns fortfarande besvikelse kvar 30 - 40 år efter händelserna. Det är otroligt att en människa under en så lång tid kan minnas sådana händelser och inte acceptera att någon annan var bättre än en själv. Tore Holm vann ett par VM och OS som således Arvid Laurin aldrig fick möjlighet att ens få delta i.

En annan man, som jag också under denna tid träffade var Tord Byquist. Han var lärare på KTH med strömningsteknik som specialitet. Han hade ritat en del båtar, Mustang bl.a, samt en som i mångt och mycket är en förstorad 5,5:a. Han berättade en del om konstruktionens tillblivelse och om de entusiastiska och glada amatörerna, som skulle bygga den i Arvika. Tord Byquist är från Arvika och var således personligen bekant med dessa människor. Tyvärr blev Rapiden, som den heter, långt ifrån produktionsvänlig, varför den aldrig blev satt i

professionell serietillverkning. Den har bara amatörbyggt. Rapiden liksom Svea-kryssaren borde kanske ha utformats med delat lateralplan för att göra de fina skroven full rättvisa. Jag vet att bägge konstruktörerna var starkt negativa till denna fråga, men jag tror att bägge båtarna skulle varit klart snabbare om så skett. Är det så att dessa duktiga konstruktörer var för konservativa? "Så har vi alltid gjort"

Tord Byquist sådde emellertid ett frö hos mig om detta med 5,5:or, och eftersom jag börjat gasta på en sådan och hade upptäckt att denna konstruktionstyp relativt sett var snabbare än 6:an, var inte steget långt från tanke till handling. Jag sökte upp Einar Olsson i Göteborg, på den tiden en av de bästa och framgångsrikaste konstruktörerna inom klassen, och framförde mina idéer till honom och dessa föll i god jord (eller skall det heta gott vatten)..

Einar Olsson och jag slöt ett avtal om i första hand en båt och, om resultatet blev bra, ett flertal båtar, som skulle vara baserade på en av Einar Olsson: konstruktioner. Jag fick själv välja konstruktion av alla dem som Einar Olsson hade gjort, utom en, och det var en som han just då höll på med för en schweizisk kunds räkning, som sedermera visade sig bli Einar Olsson:s sista 5;5:a. Tyvärr sänktes den under en spinnakersegling på Genève sjön och ligger där troligen ännu på botten.

Vissa ändringar skulle göras på undervattenskroppen och här gällde inga konservativa regler. Einar Olsson gjorde några snabba skisseringar på ritningen och sedan var det min uppgift att göra resten. Einar Olsson skulle däremot godkänna konstruktionsändringarna innan jag fick tillåtelse att börja bygga.

Enkelt trodde jag att det var. Nu hade jag nästan konstruktionsritningarna till en båt som jag vill bygga efter att vissa modifieringar på ritningarna gjorts. Hej vad jag bedrog mig. Ju mer jag satte mig in i problematiken, ju mer förstod jag att för fortsatt arbete och för att få ett garanterat gott resultat krävdes kunskaper och dessa besatt jag inte då. Jag förstod på Einar Olsson att någon hjälp från honom var inte att påräkna. Några kurser för utbildning inom de begränsade områden som jag var i behov av fanns inte, varför självstudier var den enda vägen. En mängd olika handböcker införskaffades och studerades noggrant medan jag för det mesta sneglade på Einar Olsson:s ritningar.

Det dröjde dock ett bra tag innan jag kände mig mogen att ta itu med omkonstruktionen av undervattens-kroppen samt förstöringsarbetet av 5,5:an till önskad storlek. Studierna var mycket intressanta och underlättades av att jag hade ett specifikt projekt att inrikta mig på.

Så här i efterhand och med facit i hand, kän jag konstatera att projektet lyckades över förväntan. I normala fall när ett sådant här projekt skall dras igång, måste vissa klarlägganden göras:

- Finns kunskaperna för konstruktionsarbetet ?
- Finns kunskaperna för att kunna bygga en båt i plast ?
- Finns lokaliteter ?
- Finns tillgång till arbetskraft för vissa moment ?
- Hur ser budgeten ut och finns ekonomiska resurser?
- Hur ser tidsplanen ut ?
- Etc.

Som synes en hel del frågetecken. Jag var nog mycket förblindad och såg subjektivt på de mesta av frågeställningarna ovan men såg samtidigt med stor optimism fram mot att satsa på

projektet, vilket även skedde utan att alla frågor var lösta.. Friskt vågat är hälften vunnet var mitt motto, så jag körde igång.

Efter en hel del självstudier började jag med det egentliga konstruktionsarbetet och allt eftersom arbetet framskred mognade en hel frågeställningar, som innebar att jag i stort sett fick börja om från början. Detta skedde ett par gånger, vilket var dels nyttigt och lärorikt för mig och dels att konstruktionen blev belyst från olika infallsvinklar. På grund av att besättningens placering och förändringar i båtens totala tyngdpunkt inte överensstämde med originalets, måste deplacementet flyttas akterut så att deplacementbalans överensstämde med båtens beräknade viktstyngdpunkt. Detta var tidskrävande framförallt med min oerfarenhet, men tillslut klarades även detta av

När jag var klar med linjeritningen med spantrutor, deplacementsberäkningar, kölritning, hållfasthetsberäkningar, viktsberäkningar, förändring av segel- och lateralplan, etc tog jag kontakt med Einar Olsson igen och visade honom resultatet.

Ånyo tog han fram pennan och med ett radikalt penndrag kapade han av aktern ungefär en halvmeter. Hans kommentar till detta handlade om en massa dödvikt och att folk bara kommer att placera onödigt tunga saker för långt akterut och som påverkar båtens rörelser i vattnet. Så rätt han har och så rätt det blev. En dm längre kunde nog båten ha varit om man betraktar släppet i aktern på vissa bogar.

Nu var konstruktionen klar och bygget skulle påbörjas. Hur och var detta skulle ske var oklart men det löstes på ett för mig mycket fint sätt. På båtmässan i Göteborg träffade jag folk från ett varv i Arvika och man visade stort intresse av att ha Smaragd som komplement till sin halvtonnare.

Varvet och jag gjorde en överenskommelse om att dela på framtagningen av en seglande prototyp, som sedan skulle användas som plugg vid framtagning av formar. Fördelen med en seglande plugg ligger i att man får möjlighet att kontrollera hur båten bär sig åt under olika betingelser och man har dessutom möjlighet att göra justeringar om så behövs.

I uppgörelsen ingick att jag bl.a skulle bidra med arbetskraft och eftersom jag kunde ta långledigt var detta inget större problem. Tidpunkten för sjösättning av båten var satt till början av juni och detta var som sagt i slutet av februari. Jag var totalt okunnig om denna tidsaspekt, men trodde på varvets förmåga och kapacitet att ta fram en prototyp på så kort tid.

Sådana här löften och utfästelser var, som jag så småningom lärde mig, typiska för Jössehäringer (Arvikabor). Man mycket medvetet uttalar sig så att motparten kan tyda uttalanden på ett för honom optimistiskt sätt, vilket man ju gärna gör. Jag var fullt naiv med avseende på den uttalade tidsplanen, men detta var det faktiskt det enda som jag blev besviken på. I övrigt fungerade samarbetet så bra med varvet att jag efter 7-8 månader blev anställd av dem att hjälpa till med produktionsplaneringen.

Efter ca 2 månader arbete, i stort sett 7 dagar i veckan och 12-14 timmar om dagen, förstod jag dock att någon segling med Smaragd i juni månad detta år var det inte tal om, men jag tyckte att arbetet hade kommit för långt för att avbrytas. Det var bara att inrikta sig på fortsatt arbete och den nya tidsplanen pekade på sen höst och detta stämde rätt så bra med hur det sedermera blev.

En mycket stor del av arbetet bestod i att slipa med stora långa slipklossar, ungefär 2000 x 350. Dessa slipklossar var avsedda att hanteras av tre man, men ofta var vi endast två som stod och slet på klossen.

Man lärde sig ganska snart att tänka på något roligare medan sliparbetet pågick för att göra det hela mindre tråkigt.

När sliparbetet var avslutat, uppfann en av varvsägarna en motordriven slipkloss, som var rena drömmen att hantera i jämförelse med den manuella. Man byggde då en 12 m segelbåt på mycket kort tid, och hade jag fått möjlighet att utnyttja denna uppfinning, så hade sjösättningen säkert blivit ett par tre månader tidigare.

När jag höll på med konstruktionsritningarna, var jag mycket fundersam över hur däckets skulle se ut. Jag ritade tre olika utföranden och byggde i tiondels skala två av dem. Jag var inte helt nöjd med resultatet, men tänkte att på något sätt löser det sig.

Inför däckbygget hade jag däremot tur i ett avseende, i motsats till sliparbetet. Varvet fick en förfrågan om att åka över till ett varv på Irland och sätta upp ett däck till en 34-36 fots segelbåt. Detta gjorde man och vid hemkomsten hade man med sig en klurig mall att användas för att rita upp däcksspant med. Jag fick låna denna mall och därmed löstes däcksproblemet galant. Vid uppsättande av däcksspanten, sedan de enkelt ritats upp med mallen, behövdes nästan ingen justering göras. Allt turade otroligt fint och jag kände mig mycket nöjd med resultatet.

Så äntligen i mitten av november kunde prototypen sjösättas och några provseglingar företogs. Som sparring vid en av dessa seglingar ställde en Rapid upp och denna jämförelse utföll till min belåtenhet. Seglingarna försiggick i mycket svaga vindar, men det mesta verkade att stämma.

Den enda justering som gjordes var att lätta kölen c:a 350 kg samt att sedermera vid formtillverkningen sätta en liten skädda på rodret. I övrigt stämde beräkningarna.

Hur Smaragd seglar kan idag många människor intyga i positiva ordalag och själv är jag också nöjd.

Det är klart att jag under årens lopp många gånger funderat på och till och med skissat på att utveckla Smaragden och härvid gjort ändringar i displacement, segelplan, bredd, kortare köl, högre fribord, högre däcksvälvning, etc.

Några av dessa ändringar skulle säkert resulterat i en snabbare båt, men jag tror samtidigt att karaktären inte längre skulle överensstämma med Smaragdens och då talar man om en helt annan båt.

Man skall ha klart för sig att segelbåtar, med undantag för rena regelbåtar, består egentligen av många kompromisser. Man måste från början ha klart för sig vilken typ av båt man vill ha, och sedan hålla sig till detta koncept, och när det gäller Smaragd visste jag vad jag önskade mig och så blev det till slut.

Den båt som jag från början avsåg att rita och bygga till mig själv verkligen bra. Det som gläder mig mycket är att även en hel del andra människor med min syn på segling har upp täckt detta och skaffat sig en fin kopia.

Jag är också mycket positivt överraskad över att dessa människor bildat Smaragdförbundet, vars utveckling inte endast skett till ett förbund för kappsegling utan även tagit med en mycket

stor social verksamhet för medlemmarnas anhöriga och deras trivsel i samband med träffar runt våra kuster.

Då Smaragden inte är en dussinbåt, som byggts intensivt under ett par år, kommer det förhoppningsvis under ytterligare en tid framöver nya Smaragder att byggas. Vi får väl se hur läget är om ytterligare 20 år och se om den fortfarande är attraktiv.

Med hälsning till alla Smaragdentusiaster

Lennart

