



En riktig segelbåt

Av Redaktionen, Publicerad 2010-01-13 10:45, uppdaterad 2017-06-15 10:34

Ritad, byggd och ägd av just eldsjälar. Det är formeln bakom en av 70-talets vassaste båtar. Och många som var med i begynnelsen sitter fortfarande kvar i sina Smaragder och bildar en ovanligt stark entypsklass.

Som med så många av våra svenskbyggda båtar ur 1970-talets båtboom bärs historien av hängivna seglare på gräsrotsnivån. I den här historien heter den hängivna seglaren Lennart Sterner. Sterner var en framträdande profil i båtlivet på västkusten under 60- och 70-talet och seglade flitigt med sin ruffade 6:a. Det var hos denne man allt började.

Lennart Sterner älskade sin klassiska, slanka träbåt men var samtidigt tjugad av den nya tidens material. Kort sagt så ville han ha en likadan båt men med glasfiberplastens många fördelar. Från början fanns det inte ens någon idé om ett seriebygge utan Lennart ville helt enkelt ha en båt själv.

Att rakt av konvertera en båt från trä till plast visade sig dock snart inte vara en framkomlig väg, utan det skulle ta flera år innan Lennart fick sin båt. Det var först när pionjären stötte ihop med 5,5:a-konstruktören Einar Ohlsson som planerna fick riktig fart. De slöt ett avtal om en första båt, men om resultatet blev lyckat så var de båda inne på att det kunde bli fler &

Fick uppfinna hjulet

Lennart Sterner fick själv dra det tyngsta lasset när det gällde konststycket att ta en träbåt in i plaståldern. Han blev tvungen att uppfinna hjulet igen och ägna sig åt avancerade självstudier. Först efter flera års räknande och ritande kom Lennart tillbaka med sitt förslag till nestorn Einar Ohlsson. Denne begrundade resultatet, gav i stort godkänt, men tog sedan sin penna och kapade en halvmeter av aktern rakt av. Med det pennstrecket tog han ansvar för att folk inte skulle stoppa en massa tunga saker i båten som kunde tynga ner aktern.

Efter detta radikala pennstreck var konstruktionen klar och Lennart Sterner fick så småningom ut sin första båt genom Arvika Plastindustrier. På senhösten 1973 sjösattes så den första båten. Namnet grundar sig även det på en spontan idé från Lennart Sterner, som var ute och promenerade på Avenyn i Göteborg när han fick se loggan på skylten till Sandéns juvelerarboutik. Det där skulle vara snyggt som segelmärke, tänkte han, och sedan var det bara att välja ädelsten.

Minus några kilo i kölen och plus en skädda på rodret, sedan var Smaragd färdigmodifierad och redo att möta världen. Till en början var det 5,5:a-seglare vilka ivrigt följt projektet som nu visade intresse för den nya plastbåten, men efter några år fick båten större spridning i och med att Rivalbåtar i Södertälje tog greppet om produktionen. 1979 visade företaget sin Smaragd på landets båtmässor. En ung man som fick se båten då var Lars G Karlsson, samma herr Karlsson som jag träffar denna sensommardag 30 år senare vid en brygga på Lidingö.

- Jag kom överens med varvet om att hjälpa till och arbeta mot att jag skulle få betalt i båt. Jag plastade tre skrov och fick ett eget kraftigt rabatterat. Då var jag 22 år, berättar Lars G.

Båten som den unge mannen fick för besväret gavs namnet Oriole och segelnumret 56. Idag ligger den vid bryggan bredvid oss, fortfarande i sin upphovsmans ägo.

- De allra flesta båtarna är ju självbyggen, men oftast håller de en bra standard. Det var alltid en instruktör med när man plastade och varvet krävde också att få fästa kölen och hjärtstocken.

Själva skrovet på en Smaragd är alltså oftast det andra likt. När det gäller inredningen kan variationen vara större, både i fråga om disposition och kvalitet. Sedan hör det ju till saken att det oftast inte finns så mycket utrymme för kreativitet, utrymmena invändigt är minst sagt begränsade. Trots att båten är över tio meter lång handlar det egentligen om campingliv när det kommer till boendet. Trots det har Lars G semesterseglat flitigt med hela familjen. Hans tre barn har vuxit upp med den långsmala sommarstugan och de är inte avskräckta.



(//www.livetombord.se/praktisktbatagande/bilder/?id=335732)

- Att bo i båten är i stort sett som att tälta, men det gör också att det blir väldigt mysigt. Idag när barnen är stora kan de ibland säga att de längtar tillbaka till båten, när vi alla låg nerbäddade tillsammans och pratade. Det blir en speciell stämning.

Av de tre barnen är det annars dottern Kajsa som blivit mest båtbiten, och det kan kännas naturligt att en uppväxt i en Smaragd fostrar just seglare. Egentligen skulle hon också ha varit med när vi besiktigar Lars Smaragd, men hon blev förhindrad på grund av segling.

- Hon hade lovat att segla en tävling i J80 idag &

20 båtar på startlinjen



(//www.livetombord.se/praktisktbatagande/bilder/?id=335731)

Annars är det ofta far och dotter som jobbar ihop när det ska kappseglas med Smaragden, och kappseglas gör det ganska flitigt. Smaragden bildar en av de starkaste entypsklasserna och har ett mycket aktivt förbund som lyckas bra med att förnya och förnygra skaran. I breda tävlingar som Tjörn runt dyker det ofta upp gamla ärrade Smaragder i täten, och när det är entypstävlingar dyker det upp påfallande många båtar.

- Det är klart att det är en häftig känsla när det är stora tävlingar och det är över 20 båtar på startlinjen.

Några veckor före vår träff var Lars G Karlsson och dottern Kajsa med på startlinjen i SM ombord på Emil Sandbergs båt. Den här gången blev det silver efter en hård och jämn kamp.

Även om det ofta visar sig att gammal är äldst fylls klassen på väl underifrån. Yngre förmågor väljer gärna Smaragden som en utpräglad segelbåt, men en som ändå går att bo i och använda för familjesemestern. Smaragdförbundet arbetar också hårt för att hålla klassen aktiv och att förnya båten så mycket det går.

- Exempelvis är vi några stycken som arbetar för att utveckla ett lite större roder. Det skulle göra båten mer lättmanövrerad och stadigare på slör.

Idag är det alltså precis 30 år sedan Lars sjösatte sin Oriole, och även om det på sina kanter syns att det är en ärrad dam har båten behållit sitt värde och sin lyskraft. Någon fundering på att byta båt har egentligen aldrig funnits, även om skepparen ofta har seglat både större och modernare båtar och de ekonomiska förutsättningarna funnits. Gemenskapen i klassen och det aktiva kappseglandet är ett skäl, och så naturligtvis en mer svårfångad känsla.

- Det är en underbar båt att segla och hon har blivit en del av familjen.

Interiör Campingliv med fullängd



(/www.livetombord.se/praktisktbatagande/bilder/?id=335733)

Lars G Karlssons båt, som gick av stapeln 1979, är den första som utrustades med en standardsats för inredningen. Från 1980 och framåt har många båtar alltså en någorlunda likartad inredning i teak, men genom åren har många båtar förädlats och några även försämrats. Gemensamt för alla är ändå att det är förhållandevis snålt med plats i det smala och låga utrymmet. För semestersegling gäller att alla i familjen sover i samma rum. På den positiva sidan kan man dock konstatera att kojerna är desto mer generösa på längden, man har plats att sträcka på sig även om man har "nordisk längd".



(/www.livetombord.se/praktisktbatagande/bilder/?id=335734)

För den som vill komma åt Smaragdens seglingsegenskaper och skrovlinjer men inte är lika lockad av campinglivet finns det faktiskt ett alternativ. Under Rivalbåtars tid ritade konstruktören Roland Bergström en ny överbyggnad till Smaragden som innebär att båten får ståhöjd och betydligt mer utrymme invändigt. Totalt har det byggts ett femtiotal av dessa Smaragd Cruisers, som även utrustades med lyx som toalett och inombordare.



(/www.livetombord.se/praktisktbatagande/bilder/?id=335735)

Men på Lars G Karlssons klassiska Smaragd är det alltså det spartanska som gäller. Till de få fasta inventarierna hör pentryt som består av ett gammalt fotogenkök, som vill förvärmas, några draglådor och en kryddhylla. I övrigt är det öppet in till förpiken som skiljs från salongen bara genom de två garderober som utgör huvudskottet. Maströret går ner mitt i öppningen, står stadigt över kölen och får även stå till tjänst med att hålla den lösa värmaren på plats.



(/www.livetombord.se/praktisktbatagande/bilder/?id=335736)

Oriole är barn av sin tid och har gott om trä invändigt, exempelvis är taket klätt med plywood. Men förutom skyligheten i taket bidrar även de vita skrovsidorna till att ljusa upp inne i ruffen. Det vita "liggunderlaget" är limmat mot skrovets glasfiber och isolerar bra mot det kalla vattnet på utsidan. Bakom ett av ryggstöden i salongen har barnen som vuxit upp ombord ristat sina namn.

- Det var under en översegling till Gotland och de hade tråkigt. De låg och skrev graffiti med naglarna och jag har såklart låtit signaturen vara kvar!

Mitt allmänna intryck inifrån ruffen är att man här har lyckats fånga det som är ganska typiskt för Smaragd: rent och avskalat för kappsegling men ändå med ett visst gemyt för semestern.

Exteriör Livet på en pinne



(//www.livetombord.se/praktisktbatagande/bilder/?id=335737)

Smaragden häftar i skuld till sina äldre släktingar skärgårdskryssarna. På de första båtarna, faktiskt fram till och med Oriole, är det även så att sittbrunnen saknar självläns. I samma veva som den enhetliga inredningssatsen lanserade Rivalbåtar den nya sittbrunnen med självläns som resterande båtar har. Men på Lars G Karlssons båt lägger man alltså med fördel på ett sittbrunnstält när man lämnar båten i hamn. När man sitter i den djupa brunnen av äldre typ får man nästan känslan av att sargen hamnar i nivå med en bardisk runt om; minst sagt ombonat!

Att ta sig runt på det välvda däckat kräver ett gott balanssinne och gärna även att ägaren valt att lägga på ett bra halkskydd. Men eftersom de "vanliga" Smaragden är flushdäckade finns det fri lejd genom att stegen inte hindras av någon ruff.

Smaragd Cruiser får alltså ett annat utseende med sin uppbyggda ruff. I övrigt är det samma båt, men den ökade tyngden gör att lystalet blir något lägre.

- Ibland brukar vi skämtsamt kalla dem för "Smaragd med puckel".

Självklart är det så som båtens linjer säger att Smaragden är en utpräglad snabb skärgårdssegelare, men trots det rör sig Smaragden ganska obehindrat över havet, åtminstone på kortare överseglingar. Med över 60 procent av sin vikt i kölen är det här en trygg båttyp som pressar sig igenom vågorna.

- Jag tycker själv att Smaragden går väldigt bra på havet. Jag har själv seglat i 15 sekundmeter och havssjö utan problem, säger Lars.



(//www.livetombord.se/praktisktbatagande/bilder/?id=335738)

En del Smaragden har alltså inombordare, men på Oriole som hör till de kappseglandes skara känns det knappt som om det fanns någon motor. Resurserna inskränker sig till en snurra på åtta hästar, långt därbak på akterspeglarna. Inte mycket knuff för en båt på nästan tre och ett halv ton, kan det tyckas.

- Motorn används väldigt sällan, men jag tycker att den räcker till när den behövs, säger Lars.

Smaragdens rigg är tänkt för rolig och kreativ segling, med förstaget en åttöndel från masttoppen och backstag. Den självslående focken har funnits med ända sedan den allra första båten kom i vattnet och är fortfarande det som gäller vid entypsseglingar. Vid lystävlingar plockar många med fördel fram en genua.

Smaragdens enastående höjdtagningsförmåga och lystalet på 1,18 gör ihop med den självslående focken även att båten blir lättseglad.

Grundförutsättningarna gör att man vid oengagerad semestersegling ändå tar sig från A till B på en rimlig tid, och då blir det ju även roligare att vara nybörjare.

Besiktningssmannen Conny Zetterberg om Smaragd "Väldigt skoj att segla"

Vår besiktningssman Conny Zetterberg har besiktigt ett antal Smaragden genom åren och intrycket har varierat mycket. Men det har inte handlat om några byggtkniska fel.

- Det är en båt som är bra strukturellt sett. Jag har aldrig hört att det skulle vara några problem med själva skrovet.

Sett till själva "båten" är det alltså inte mycket att anmärka på, till stor del antagligen beroende på Rivalbåtars övervakning av plastningen. Däremot är det väldigt olika standard när man kliver ner i båtarna. Självbyggandet har satt sina spår invändigt.

- Inredningen varierar från i stort sett ingenting till välutrustade och välinredda utrymmen med hög finish. För några år sedan besiktigade jag en båt som var i mint-condition och otroligt vacker.

Ett tips från Lars G Karlsson kommer igen även hos Conny Zetterberg och det gäller däck. När man överväger att köpa en gammal Smaragd ska man försöka försäkra sig om att balsam som använts som distansmaterial i däck inte är rutten. Riskerna med vatteninträning blir ofta större hos båtar som fått mycket skruvhål i däck. Så är det ofta på båtar som kappseglat flitigt.

- Båtar som kappseglas slits hårt och ibland känns det som om de hängivna kappseglarna skruvar och flyttar beslag och struntar lite i att fylla igen de gamla hålen. Och sedan så blir det ju en och annat smäll i närkamperna, säger Conny Zetterberg.

Avslutningsvis så är även vår besiktningsman angelägen om att prisa de seglingsegenskaper som kommer av det slanka skrovet.

- Jag hade en kompis som ägde en Smaragd och jag kommer ihåg att det var väldigt skoj att segla den.

Om man inte köper Smaragd, vad köper man då? Sveakryssare Lite tyngre och stabbigare än den smäckrare Smaragden, men så är den också ritad av Arvid Laurin. Laurin är ju mest känd för sina långfärdsbåtar av kostertyp som korsat de flesta hav världen över. Sveakryssaren har också en hel, om än kort, undervattenkropp i stil med traditionella skärgårdskryssare.

Invändigt är det mer plats än i Samaragden, även om inte heller det här är en båttyp som prioriterar boendet. I stort sett alla exemplar är självbyggen med individuell variation i kvaliteten som följd.

Konstruktör: Arvid Laurin Antal tillverkade: 140 Längd: 11 meter Bredd: 2,4 meter Djupgående: 1,5 meter Displacement: 3,8 ton Kölvikt: 2 ton Segelyta, stor + genua: 56 kvm Lystal: 1,14 Motor: Inombordare, Vire 7 hk Pris: 200 000 kronor

S30 Det här är ännu en variant på temat "en modern skärgårdskryssare". Så var i alla fall tanken när Knud Reimers drog upp linjerna i slutet av 1960-talet. Men här har vi en båt med delad undervattenkropp och en liten akterruff.

Även om lystalet kommer upp i nivå med Smaragd är det här en tyngre och något mer trögdriven båt. Överbyggnadens doghouse ger ett tidstypiskt men kantigt intryck.

Konstruktör: Knud H Reimers Antal tillverkade: 300 Längd: 12,5 meter Bredd: 2,5 meter Djupgående: 1,5 meter Displacement: 3,2 ton Kölvikt: 1,4 ton Segelyta, stor + genua: 40 kvm Lystal: 1,17 Motor: Inombordare, Volvo Penta md 7 Pris: 200 000-300 000 kronor

C 40 Den här modellen var tänkt som en rak "plastifiering" av den klassiska 40 kvad-ratmeters skärgårdskryssaren. Även om båten inte mäter in som en skärgårdskryssare har den i likhet med träförslagen långköl och samma låga och extrema linjer. Ett lystal på hela 1,20 talar också för att man åtminstone till en del lyckats fånga farten hos de klassiska träbåtarna. Runt 50-talet båtar har kommit till och samtliga är självbyggen.

Konstruktör: Bror Hellman Antal tillverkade: 50 Längd: 13,5 meter Bredd: 2,15 meter Djupgående: 1,6 meter Displacement: 3,8 ton Kölvikt: 2 ton Segelyta, stor + fok: 40 kvm Lystal: 1,20 Motor: Utombordare Pris: 150 000 kronor

Av: Text och foto Philip Pereira dos Reis

Faktaruta

Fakta: Smaragd Konstruktör: Lennart Sterner, Einar Ohlsson (1973) Antal tillverkade: 211 Tillverkare: Rivalbåtar Längd: 10,15 meter Bredd: 2,23 meter Djupgående: 1,70 meter Displacement: 3,38 ton Kölvikt: 1,85 ton Segelyta, stor + fok: 40 kvm Lystal: 1,18 Motor: Utom- eller inombordare, varierande märken Pris: 150 000-350 000 kronor

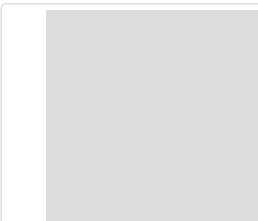


id=335731)

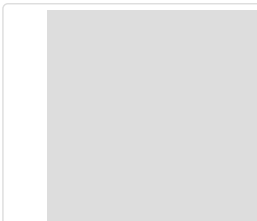
id=335732)

id=335733)

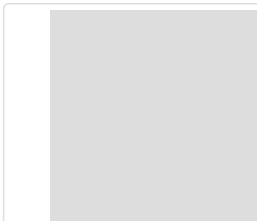
id=335734)



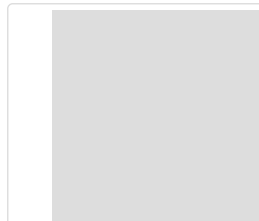
(//www.livetombord.se/praktisktbatagande/bilder/?id=335731)



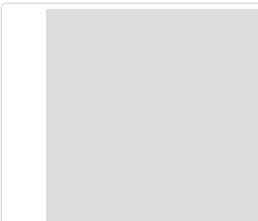
id=335736)



id=335737)



id=335738)



(//www.livetombord.se/praktisktbatagande/bilder/?id=335739)

Visa kommentarer

🏠 **Praktiskt Båtägande //** Kom i kontakt med oss

Följ oss

Få Praktiskt Båtägande's nyhetsbrev

Skriv upp dig på vårt nyhetsbrev för senaste informationen!

Fyll i din e-postadress



Jag har läst och godkänner villkoren
(//www.livetombord.se/praktisktbatagande/villkor).

Följ oss på Facebook

(https://www.facebook.com/praktisktbatagande/)

Följ oss på Instagram

(https://www.instagram.com/livetombordse)

Redaktionen

Chefredaktör: Fredrik Olsson

Formgivare: Lena Laurén

Kontakt

Hemsida: https://www.dintidning.se/mina-sidor/
(https://www.dintidning.se/mina-sidor/)

Kontakta oss
(//www.livetombord.se/praktisktbatagande/kontakt)

Annonsinformation
(//www.livetombord.se/praktisktbatagande/sidor/annonse)

Denna sajt drivs av Egmont Publishing Digital AB, som är en del av Egmont Publishing AB. Egmont Publishing publicerar ett hundratal tidningar och webbplatser, däribland Hemmets Journal, Hus & Hem, Icakuriren, Vagabond, Kalle Anka och Bamse. Vi har även en omfattande verksamhet inom böcker, spel, aktivitetsprodukter och event, samt är snabbt växande inom e-handel och digitala marknadsföringstjänster. Egmont Publishing är en del av den nordiska mediekoncernen och stiftelsen Egmont som varje år delar ut mer än 120 miljoner kronor för att hjälpa utsatta barn och ungdomar. Läs mer på www.egmontpublishing.se/

Egmont Publishing Digital, Pyramidvägen 7, 16991 Solna, Tel: 08-692 01 00, Orgnr: 556647-1842

EGMONT *We bring stories to life* (<http://www.egmont.com/>)

Villkor (<//www.livetombord.se/praktisktbatagande/villkor/>)