

Så skapades Neptunkryssaren...

Neptunkryssaren konstruerades under 1937 av båtkonstruktören Lage Eklund. Den första båten byggdes sedan av Östhammars båtvarv 1938. Historien bakom Neptunkryssarens tillblivelse har onekligen sina poänger.

Båten ritades för konstnären Einar Palmes räkning och enligt hans önskemål om en sjövärdig och grundgående båt som gjorde det möjligt för honom att ensam segla i skärgården och söka motiv för sina tavlor.

....enligt beställaren

Einar Palme har vid flera tillfällen, bland annat vid Södra Neptunkryssarflottiljens årsmöte 1977, berättat om hur Neptunkryssaren kom till.

Hans seglingsintresse väcktes tidigt. Redan under skoltiden hade han och hans klasskamrat, Lage Eklund, byggt varsin segeljolle i träslöjden. Senare, när Einar Palme studerade arkitektur i Stockholm, hittade han en blekingeeka vid Ålstens Båtklubb som var till salu. Einar Palme köpte båten och med den gjorde han sedan långseglingar, bland annat till Gryts skärgård.

Med ombord var ibland vännen Lage Eklund som tyckte båten var ett fint bygge men ansåg att den borde ha en ny mast. En ny mast tillverkades och efter ytterligare några seglatser konstaterade Lage: "Den här masten skulle tåla en större båt!".

Den nya båten diskuterades fram. Lage Eklund



S16 "Peggy II", ursprungligen Enköpings SS lottbåt 1941, här med den ursprungliga segelmärkningen som 15 kvm skärgårdskryssare.



*Einar Palme - självporträtt
ur "Svenska män och
kvinnor"*

*"...Efter studentexamen 1920
i Örebro studerade P. vid
Tekniska Högskolan 1920-
22 och därefter arkitektur
under ett halvt år teckning
och grafik i Wien. Åren
1922-23 gick han på C.
Wilhelm-sons målarskola i
Stockholm. Palme har
företagit en mängd resor i
Europa, Amerika och
Nordafrika. --- Han har som
marinmålare åtföljt
kustflottan vid skilda
tillfällen under tiden 1940-
44 samt var under finska
vinterkriget verksam som
tecknare. Palmes landskaps-
målningar med motiv från
världens alla hörn
kännetecknas av en blond,
nyansfri impressionism..."*

som redan konstruerat Mälar-30:an, var inspirerad av de båtar Gustaf Estlander ritat och ville närma sig dessa med ett långt och lågt skrov.

Einar Palme hade sina önskemål som marinmålare och ensamseglare och tvingade till slut fram de mått som Neptunkryssaren har.

Båten byggdes och masten flyttades över. Den slutgiltiga utseendet fastställdes sedan när Lage efter en tids seglande föreslog: "Med den här båten borde du nog ha en kraftigare mast!".

Så gick det alltså till när en befintlig mast resulterade i att en helt ny båt med ny rigg såg dagens ljus och blev en båttyp som fortsatt att leva i sjuttio år.

.....enligt konstruktören

I Neptunkryssarklubbens jubileumsskrift 1940-1950 berättar Lage Eklund om hur tankarna gick när Neptunkryssaren växte fram:

"När jag hösten 1938 fick beställning på en mindre segelbåt åt konstnären Einar Palme hade jag inte så många direktiv att gå efter. Beställaren ville ha en båt som han kunde segla med i grov sjö och hård vind. Den skulle även vara anpassad för att komma in i grunda vikar, där ägaren kunde ställa upp sitt staffli och fänga sina skärgårdsmotiv. Båten skulle också vara rymlig invändigt med plats för målarattiraljer, någonting som ju inte var svårt att uppfylla med hänsyn till den givna förutsättningen med de höga friborden.

Jag satte mig ned och ritade en båt som jag tyckte blev ganska lämplig för beställaren.

Men segelsporten befann sig just då i en brytningstid med de eleganta och snabbseglande A-22-orna på modet. På de sistnämnda ställdes kraven nog väl höga och många intresserade 22-metersseglare måste med sorg i hjärtat ge upp, då de inte ansåg sig ha råd att vara med i striden. Beträffande Mälar 30-an var prisläget ungefär detsamma som för 22-an. Jag diskuterade denna fråga med min vän Birger Pettersson i Gävle och jag blev snart på det klara med att här fattades en entypsbåt i en prisklass som hade möjligheter att bli populär. Ritningen till Palmes båt kom därför så småningom att bli vår riksbekanta Neptunkryssare.

Till en början var båtarna inte utrustade med sådan "lyx" som med åren blev allt mera vanlig. Jag tänker då bl a på sådana ting som mahognykapptak, mahognydurkar, rostfria och förkromade beslag osv. Jag vill dock ingalunda fördöma dessa finesser, som ju kan pryda båten även om de ej är nödvändiga.

*Det kanske kan vara av intresse att veta vad den första Neptunkryssaren kostade. Med den enklaste tänkbara utrustning, sålunda utan dynor, vinschar och nyss nämnd lyx samt med fock och storsegel gick den på 2000 kronor. *) Samma båt skulle säkerligen idag kosta 4500 á 5000 kronor. Skillnaden får man dock se som en naturlig följd av konjunkturernas omsvängning, varför jag anser att priset än i dag står sig."*

*) motsvarade ung. en årslön för en industriarbetare

Lage Eklunds skärgårdskryssare intresserar Egypten

Ritningar av 15 kvm.-båten
beställda.



Lage Eklund.

Lage Eklunds 15 kvm. skärgårdskryssare har blivit synnerligen populär. Ett flertal byggen äro redan i gång och ytterligare planeras. Denna Eklunds konstruktion har

Den 15 kvm båt som senare blev Neptunkryssaren intresserade även utländska seglare. Någon export till Egypten blev dock aldrig aktuell

(Upsala Nya Tidning 1938)

Episoder med S 1 “Aprés Vous”

Båtens egenskaper uppfyllde mycket väl Einar Palmes krav och han seglade sin Neptun-kryssare under flera decennier. Nybygget fick dock i vissa kretsar ett blandat mottagande. Man ska komma i håg att båtidealet vid den här tiden var de extremt långa och smäckra skärgårdskryssarna.

Einar Palme har berättat att första gången han kom seglande till Sandhamn ropade vännen Adolf Jahr (folkkär filmskådespelare på 1930- och 40-talet) till honom från det gigantiska akterdäcket på sin skärgårdskryssare Aitanga: “Vad fan är det du kommer med?”. Men det skulle man snart få lära sig.

Under sina seglingar i Gryts skärgård hade Einar Palme fått tips om en specialmanöver av en fiskargrabb. Neptunkryssarens korta köl gjorde att han vid tilläggning i pålandsvind kunde göra en trehundra sextio graders gir cirka en och en halv båtlängd från land. Han fick då smult vatten, vinden slog ur seglen och tillägningen blev perfekt. Efter en del övande i ensamhet kom sen tillfället.

Einar Palme var även medlem i den mytomspunna Pelarorden – skärgårdens arkadiska akademi – som samlade ett stort antal kända personligheter inom kultur- och näringslivet. Palme berättar om en gång när Pelarorden hade ett jubileum på Calle Schewens ö i närheten av Furusund. Gubbarna i orden stod redan på bryggan och granskade kritiskt “Aprés Vous” som kom emot dem i sju meters pålandsvind. Focken var nedtagen och Einar hade storfallet i handen. En och en halv båt-

längd från bryggan gör han sin gir, storseglet ner, ankaret ut och båten niger perfekt till på lagom avstånd från bryggan. Einar Palme kliver lugnt upp på bryggan till de häpna vännerna med förtampen i hand. Sven Sahlén kom med ett erkännande: “Det där gjorde du bra”. Adolf Jahr ropade: “Du var mig en djävul på att segla” och Evert Taube sa med sin tenor: “Så seglar en ARTIST”.

Einar Palme seglade hela somrarna kring med sitt staffli och sin palett i skärgården. Från det hus paret Palme hade i Sandhamn seglade de ofta ut till havsbandet och låg i vikar och vid skär, varifrån Einar har målat ett par hundra tavlor. För det mesta stod han på skären eller satt i sittbrunn och målade, tyvärr finns “Aprés Vous” sällan med som motiv.

Paret Palme ägde “Aprés Vous” fram till början av 1960-talet då de sålde båten till Sigtuna. S 1 “Aprés Vous” förföll sedermera och var i sådant skick att båten eldades upp i början av 1970-talet.



*Tavla av Einar Palme.
Vandringspris i Neptun-
kryssarförbundet, erövrat
av Valter Saaristu 1981.*

Presentation av Lage Eklund (1901-1972)

Baserad på artikel i Till Rors 1963 av Alvar Zacke

Lage Eklund föddes 1901 och växte upp i Stora Mellösa på närkeslätten. Trots det stora avståndet till vatten och hav stod hågen redan tidigt till båtar och sjöliv. Lek med träbåtar i dammar hemma ersattes av kanotsegling vid gymnasiestudierna i Örebro. Efter avslutad realexamen var målet klart, Lage skulle till sjöss och prova på de stora haven.

Som gäst på skolfartyget Abraham Rydberg fick han pröva på sjömansyrket under två långresor, därefter fortsatte Lage under ett par år i handelssjöfart, bl a på norska tankbåtar. Vidare studier lockade dock och Lage återvände till landbacken för att studera till ingenjör. Under denna tid väcktes också intresset för att rita och konstruera båtar. Han börjar konstruera skärgårdsbåtar och skärgårdskryssare och får bl a en 15 kvm skärgårdsbåt byggd. Samtidigt börjar han kappsegla och blir snart känd som en duktig seglare.



*Konstruktören
vid ritbordet.*

Vid en kappsegling i Mälaren 1928 beklagar sig den framstående konstruktören Gustaf Estlander - legendarisk för sina skärgårdskryssare - för några Uppsalaseglare att han mist en av sin bästa ritare. Lage Eklunds namn nämns och han anställs på stående fot. Det blir några mycket lärorika år för den unge konstruktören som i denna miljö lär sig mycket han senare kommer att ha nytta av.

Efter Estlanders död (1930) övertas konstruktionsfirman av Knud H. Reimers och Lage Eklund söker sig till marinförvaltningen där han bland annat får tillfälle att arbeta under en annan legendarisk båtkonstruktör, Tore Herlin. Anställningen vid marinförvaltningen kommer att vara resten av det yrkesverksamma livet, fritidsintresset att konstruera båtar lever dock i högsta grad vidare.

För att få fram en större uppföljare till den legendariska, Estlander-ritade Mälar-22:an, utlyser Mälarens Seglarförbund 1932 en konstruktionstävling om en ny 30 kvm entypsklass. Tre stockholms-konstruktörer lämnar bidrag till tävlingen, Knud H. Reimers, Jac. M. Iversen och Erik Nilsson. Mälarförbundets styrelse hade förordat ingenjör Reimers förslag. Årsmötet ville dock inte anta detta förslag utan tyckte att en något lättare konstruktion borde vara riktigare för Mälaren. Lage Eklund hade inte i tid hunnit lämna något förslag men inbjöds nu tillsammans med K.E. Sjögren, Stockholm, och de tre nämnda konstruktörerna att inkomma med nya förslag.

Styrelsen tillsammans med en tiomannakommitté fick i uppdrag att avgöra frågan. Valet föll enhälligt på ingenjör Eklunds förslag och därmed var Mälar-30:an född. De första Mälar-30:orna kostade ca 4.500 kronor och kom bl a att ersätta skärgårds-22:orna. Den välseglande M30:an med sina vackra linjer blev en populär entypsklass som fortfarande är mycket livaktig. Totalt har ca 120 Mälartrettiar byggts under årens lopp varav ett trettiotal i plast.

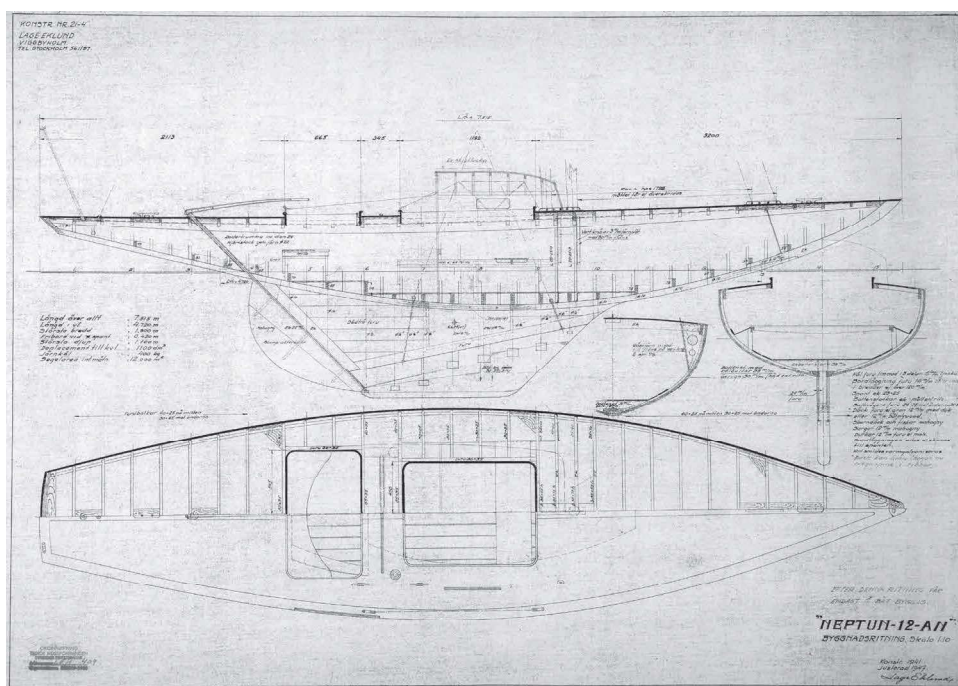


Mälar-30:an S1 "Piccola", byggdes på Kungsörs båtvarv 1933 och var Upsala SS lottbåt samma år. Heter idag "Yrhättan".

Priserna på nybyggda båtar steg dock ytterligare under 1930-talet. Intresse fanns därför för billigare konstruktioner. Detta var motivet för Neptunkryssarens tillkomst förutom de tankar som Einar Palme hade.

Avsikten med Neptunkryssaren var från början att det skulle vara en strikt entypsklass. Detta tillsammans med konstruktionens utformning - med kölen byggd på "planka" i stället för ett nedbyggt skrov med kölsvin - borgade för ett lågt pris och möjlighet till billig segling. Att detta lyckades bevisades av att den första Neptunkryssaren kostade under 2000 kronor fullt segelklar då den levererades från Linus Janssons varv i Östhammar.

Som en uppföljare till Neptunkryssaren ritade Lage Eklund år 1942 en mindre variant, Neptun-12:an. Neptun-12:an var tänkt som en dagsegelare, oruffad och med delad sittbrunn. Även denna var byggd på planka för att hålla nere byggkostnaden. Neptun-12:an blev en populär kappseglingsklass på ett antal orter i Sverige, bland annat i Sandviken, Gävle och i Mälaren och Hjälmarén under 40- och 50-talet. Totalt byggdes cirka åttio Neptun-12:or.



Byggnadsritning för Neptun-12:an daterad 1941, justerad 1947. Längd ö a 7,515 m, längd i vattenlinjen 4,72 m, segelarea 12 kvm int., displacement 1100 kg.

Under dessa decennier kom många båtar fram genom olika konstruktions-tävlingar som utlystes av klubbar och andra organisationer. Lage Eklund deltog bl a i den uppmärksammade konstruktions-tävlingen om Folkbåten med ett förslag. Hans förslag till Mälar-25:a placerades på tredje plats och han vann en konstruktionstävling 1955 utlyst av Svenska Kryssarklubben om en Östersjö-6:a.



*Neptun Racer "Attack".
Beställare Bertil Wibom,
byggd i Norrtälje 1951.*

<i>Löa</i>	<i>8,70 m</i>
<i>Lvl</i>	<i>6,00 m</i>
<i>Bredd</i>	<i>1,80 m</i>
<i>Djup</i>	<i>1,05 m</i>
<i>Segelarea</i>	<i>19 kvm (int.)</i>
<i>Deplacement</i>	<i>870 kg</i>

I takt med att båtarna blev dyrare att bygga lockade utmaningen att konstruera billigare båtar. Ett sådant försök var den kanske mest extrema segelbåten lage Eklund konstruerat, Neptun Racer, ritad i början av 1950-talet. Denna båt var extremt lätt och planande, syftet var att den skulle locka yngre seglare till segelsporten. Neptun Racer kostade i början av 1950-talet 4.600 kronor utan segel, att jämföra med 6-7.000 kronor för en Neptunkryssare, 10.000 kronor för en Folkbåt och 15.000 kronor för en Drake vid samma tidpunkt.

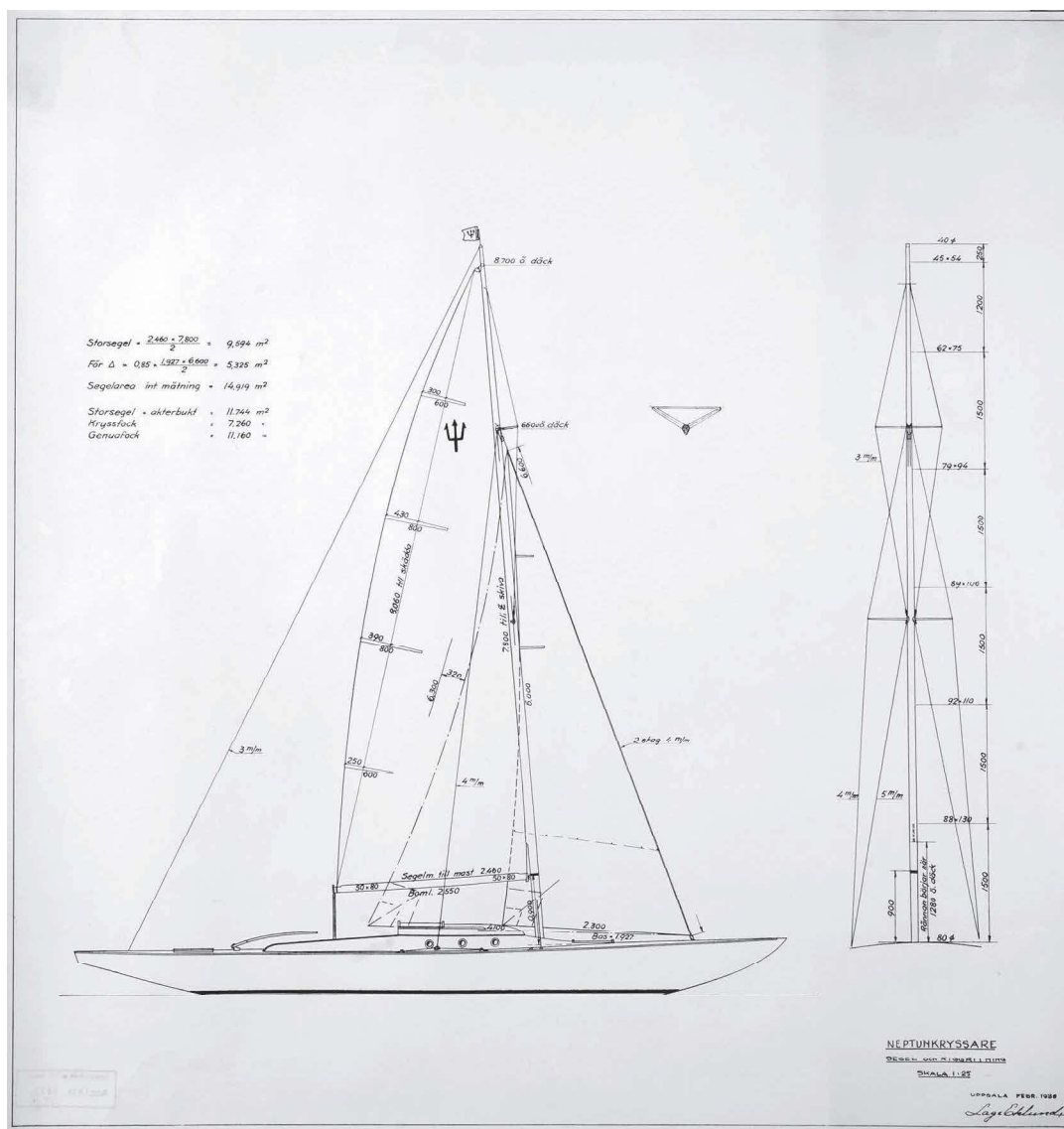
År 1962 presenterade Fisksätra-varvet på båtmässan i Stockholm en helt annan typ av båt, som väckte uppmärksamhet och också blev omdiskuterad på grund av sina bulliga former. Det var Fidran, en halvdäckad kostertyp, till att börja med i form av dagseglare utan ruff. Till detta skrov hade Lage Eklund ritat en tämligen moderat rigg, allt i avsikt att skapa en mycket sjövärdig båt, men trots fylligheten med välseglande linjer. Fidran byggdes i glasfiberarmerad plast och var därmed en av de första plastbåtarna i Sverige. Fidran fanns i olika varianter med kapp och ruff och den ursprungliga Fidran blev Havsfidran när konceptet utökades till att också omfatta en Storfidra.

Förutom här nämnda entypsbåtar har Lage Eklund under årens lopp ritat många andra båtar. Under skärgårdskryssarepoken ritade han en rad 15-, 22-, 30- och 40-kvadratmetersbåtar samt några Int. 5m. Han har också ritat Östersjökryssaren, Bottenhavskryssaren, B-22:or och motorseglare, kostrar, kanoter och B-jollar.

Till detta kommer att han även ritat många båtar på industriellt uppdrag från olika varv. Flera av hans småbåtar, avsedda för rodd och aktersnurra, har byggts i mycket stora serier. Bland annat byggdes i Söderköping ett halvt tusen mahogny-jollar, Marieholms Bruk byggde flera typer i plast som sammanlagt sålts i över 300 exemplar.

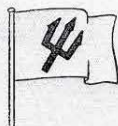


Båtkonstruktör Lage Eklund



Segelritning för Neptunkryssaren, daterad februari 1938.

Löa	9,00 m
Lvl	5,85 m
Bredd	1,92 m
Djup	1,20 m
Segelarea	15 kvm (int.)
Storsegel	12 kvm
Genua	12 kvm
Displacement	1150 kg.



Neptun-Kryssarklubben

har härmed äran kalla

till medlem.

Rekommenderad av

Vi hälsa Eder välkommen och teckna

För *Neptun-Kryssarklubben*

Ordf.

Sekr.

Neptunkryssaren blir entypsklass

Som framgått tidigare hade priserna på de vanligaste kappseglingsbåtarna i slutet av 1930-talet blivit så höga att det var svårt för vanliga människor att ha råd med egen båt. De eleganta och snabbseglande A-22-orna var populära, men dyra. Prisläget för Mälar-30:an var ungefär densamma som för A-22-orna.

Ett stort intresse fanns alltså för nya konstruktioner som möjliggjorde kappsegling på ett enklare sätt. Det är därför kännetecknande att de två segelsällskap som först uppmärksammade Lage Eklunds konstruktion Neptunkryssaren var Upsala Segel Sällskap och Segelklubben Surfing i Gävle, två klubbar som mer representerade arbetar- och medelklassen än societeten, och som båda hade kanotseglare i sina led.

Drivande redan från början var Birger Pettersson i Surfing som kände Lage Eklund och tidigt hade diskuterat möjligheterna att konstruera en billigare och enkel entypsbåt. Detta ledde till att när S 1 hade byggts beställde Surfing och Karlstads SS vardera två båtar. KSS båtar byggdes på Flottsunds varv i Uppsala och de båtar Surfing beställde byggdes av båtbyggaren Linus Jansson i Östhammar. Karlstad SS fick S 2 att ha som lottbåt 1939 och S 4 som lottades ut året därpå. Surfing fick S 3 som även den blev lottbåt 1939. Den andra, S 5, kunde dock inte placeras utan man räknade med att den kunde bli lottbåt 1940.



En av de tidiga Neptunkryssarna - S15 "Gullan VII", byggd 1941.



Birger Pettersson, SK Surfing, Gävle. Föreslog en stödorganisation för den nya båttypen, något som då var mycket ovanligt. Birger Pettersson valdes sedan till ordförande i den nystartade Neptunkryssarklubben och drev klubbens och klassens utveckling framåt under tio år. Beskrivs som en eldsjäl och propagandamakare med förmåga att samla duktiga människor runt sig.



Eric Hällström, ordförande i SK Surfing i slutet av 30-talet och början av 40-talet. Eric seglade Neppare av och till under hela sin levnad och har bland annat ägt S 12, S 125 och S 200, alla med namnet "Doppingen" och olika ordningsnummer. Han var också ordförande i Neptunkryssarförbundet 1958-66 och en känd seglarprofil längs hela norrlandskusten, inte minst för sitt stora engagemang för Norrlandsregattan som samlat seglare i norra delen av Sverige sedan mitten av 1920-talet.

Här spelar dock tillfälligheterna åter in på ett för den gryende klassen kanske avgörande sätt. Av någon anledning, som är höljd i dunkel, kom inte de pengar som Surfing betalade för båten fram till båtbyggaren. Nyttillträdd som ordförande i Surfing på hösten –39 var Eric Hällström, senare känd som nepparklassens verkliga "nestor". Alla de som lärt känna Eric under de decennier han varit engagerad i segelsporten vet att förutom ett stort hjärta för kappsegling kännetecknades han av att aldrig vilja göra en dålig affär.

För att rädda situationen betalades båten en andra gång, på köpet fick dock Surfing tjugo byggnadslicenser å 100 kronor som ersättning. Med Eric Hällström i spetsen startades ett omfattande arbete för att få in pengarna genom att sälja de tjugo licenserna. Upsala SS och Gefle SS ställde upp och byggde båtar, ritningar och värvarbrev sändes ut till klubbar och seglare såväl längs Norrlandskusten som söderut. Seglar-skribenten Erik Pallin, med signaturen "Flying", i Stockholms-Tidningen uppvaktades också flitigt med brev om vad som hände med Neptunkryssaren och i hans krönikor berättades ständigt om denna lilla båt som spred sig alltmer.

Redan 1941 var de tjugo licenserna placerade och grunden hade lagts till en snabbt växande entypsklass.

Neptunkryssarklubben bildas

På hösten 1940 fanns åtta båtar byggda och ytterligare licenser var sålda. Då väckte Birger Pettersson i Surfing tanken på en stödorganisation för båten. Det var inte någonting vanligt förekommande utan mot-svarigheten fanns egentligen endast i starbåtsklassen som hade bildat ett inter-nationellt klassförbund.

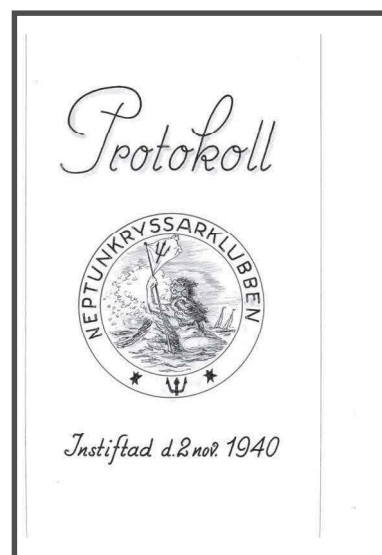
Nåväl, Birger Pettersson lyckades samla några av seglarvännerna från Gävle och Uppsala och i jubileumsskriften "Neptun-kryssarklubben 1940-1950" berättar han själv om upptakten:

"Det var en kulen novemberkväll året 1940, lördagen den 2, då tio kända seglare på kallelse av Upsala SS, Gefle SS och Segelklubben Surfing, Gävle, stötte samman på Gillet i Uppsala för att bilda en sammanslutning, som skulle tillvarata intressena för Neptunseglarna. De som mötte upp var: från Uppsala Albert Bertze, Sten Bertze, Arne Brandt, Gösta Söderberg, Eric Wenström och Sven Wikblad; från Gävle Carl-Gustaf Norenberg, Eric Hällström och Birger Pettersson samt från Norrtälje Karl Johansson. Förutom nämnda segelsällskap var även representanter från Ekolns SK och Karlstads SS inbjudna men ej närvarande."

Syftet med sammanslutningen var, att förutom att stödja den billiga och sjödugliga



Med fock är segelytan 15 kvm, varför båten till att börja med kallades för 15 kvm skärgårdskryssare.





båt som man ansåg Nepparen vara och utveckla den till en entypsklass, också att hjälpa till med att lätta upp de svårigheter som fanns under krigsåren med att få fram mahogny samt material till kölar och segel.

Förhoppningen fanns att klassen skulle växa sig stor och bli upptagen av Svenska Seglarförbundet som en erkänd båtklass. Förslaget om att bilda en sammanslutning antogs enhälligt och namnet blev Neptunkryssarklubben.

Birger Pettersson valdes till klubbens första ordförande och styrelsen ingick i övrigt: Gösta Söderberg, Uppsala, vice ordförande, Carl-Gustaf Norenberg, Gävle, sekreterare, Arne Brandt, Uppsala, skattmästare och Karl Johansson, Norrtälje, ledamot.



S 13 "Monica II", S 28 "Helene" och S 15 "Gullan VII" startar i KSSS juniregatta 1944. S 13 kom senare att exporteras till Italien där hon 1990-talet seglades av en amerikan anställd på IKEA.



Vy över fyra nybyggda neppare från Rastaholms mastkran 1956.



Vid hårdare vindar kryssar Nepparen bra för fock i stället för genua.. S 180 "Kokett" med S 150 "Inger" och S 182 "Jehu" i lovart, troligen på Ekoln i mitten av 50-talet.



Neptun-Kryssarklubben

MÄTNINGSBREV

för Neptunkryssaren nr 12

Båtens namn Doppingen III
 Ägare Korrespondent Eric Hallström, Gävle 3
 Inregistrerad i Segelklubben Suring, Gävle
 Hemort Gävle
 Byggt av Östhammars Båtbyggeri, Linus Jansson år 1941
 Skrovet mätt den
 Längd över allt (9,00±0,05) = 9,02 Fribordshöjd (0,55±0,01) = 0,56
 Längd i L. v. l. (5,85±0,02) = 5,89 Stävhöjd över L. v. l. (0,68±0,01) = 0,66
 Största bredd (1,92±0,015) = 1,92 Akterhöjd över L. v. l. (0,65±0,01) = 0,63
 Bredd i B. v. l. (1,55±0,01) = 1,56 Djup under L. v. l., m. trimfickor (1,20±0,015) = 1,21
 Kölbukt enl. gjuteriets attest (max. 540 kg.) = 495 Spinackerbommeus längd = 2,90 / 1,92 %

Jacke Tomalov

Mättningsmän.

Ovannämnda "Neptunkryssare" är byggd enligt för klassen nu gällande ritningar, då den enligt ovanstående attest av mättningsmän befunnits uppfylla för denna klass nu gällande bestämmelser, vilket härmed intygas.

Stigens Jönsson
E. J.

Karlsson den 10 juni 1942
 Neptunkryssarklubbens Tekniska Kommitté.
E. Jönsson *W. Jönsson*

Neptunkryssarklubbens första decennium

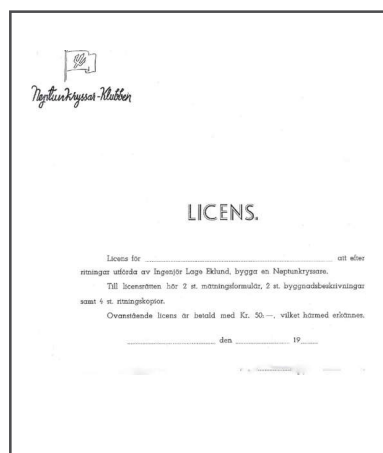
De första tio åren var mycket intensiva med en snabb uppbyggnad av klassen. Vid bildandet av klubben fanns åtta båtar byggda. Vid utgången av fredsåret 1945 fanns åttio-åtta båtar och 1950 hade ca etthundrafemtio båtar byggts.

Neptunkryssarklubben fick redan från starten överta äganderätten till originalritningarna och sålde sedan bygglicenser till de som ville bygga en båt. En ritningssats inklusive bygglicens såldes till att börja med för femtio kronor. För de första tio licenserna som såldes erhöll Lage Eklund tjugo kronor per styck, och därefter tio kronor per licens.

Den snabba utvecklingen kom till under krigsåren trots bristen på vissa material, i första hand var mahogny och segelduk ett stort bekymmer. Tillgången på segelduk var ett problem ända in på 1950-talet. Från början föreskrevs i reglerna att endast segel sydda i Sverige fick användas. För att lätta på bristen tilläts från och med 1946 att ett ställ till varje båt fick inköpas från England.

Strikta regler

Inriktningen att hålla klassen som en entypsklass med strikta byggnadsregler uppehölls av en teknisk kommitté. Den

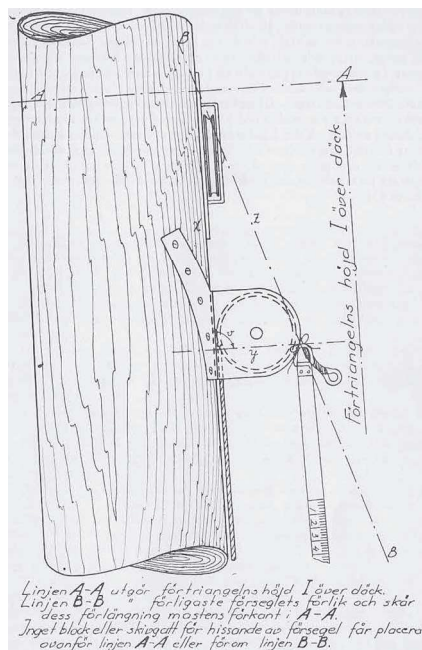


S 140, här med namnet "Sjökråka", byggd av Kalle Johansson och klassens mest framgångsrika båt med sex SM-segrar

tillkom redan 1941 och leddes först av konstruktören Lage Eklund. Vid årsmötet 1942 valdes Svenska Seglarförbundets mätningsman, ingenjör C. Gunnar Lund, till ordförande och han styrde sedan arbetet i tekniska kommittén under många år. I kommittén ingick under större delen av 1940-talet även Lage Eklund och båtbyggaren Kalle Johansson.

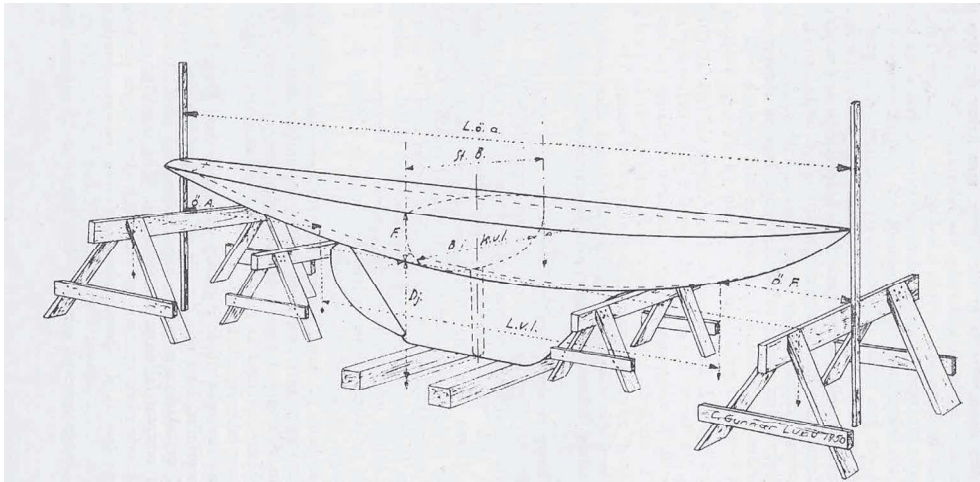
Tekniska kommittén hade en hel del problem att lösa. Bland de första uppgifterna var att utarbeta noggranna instruktioner för mätningsmän och att upprätta mätbrev för samtliga båtar.

*Utdrag ur anvisning
för mätning av
Neptunkryssare,
sammanställd av
ing. C. Gunnar
Lund, 1950.*



Under 1942 tilläts att ruffen förlängdes 167 mm jämfört med originalritningarna. Detta motsvarar avståndet fram till nästa spant och förlängningen av ruffen skedde på bekostnad av utrymmet i sittbrunnen, denna fick alltså inte förlängas i motsvarande grad. I slutet av

1942 lade Lage Eklund också fram kom-
 letterande ritning över köl och kölficka.
 Tidigare byggda båtar hade ingen kölficka
 och detta hade medfört olägenhet med
 skvalpvatten i båten.



*Skiss av ing. C. Gunnar Lund
 1950 för inmätning av skrovet.*

Vidare infördes tidigt ett system med
 kontrollappar i seglen för att försäkra sig om
 att alla kappseglande båtar hade inmätta och
 godkända segel. Vid årsmötet 1941 besluta-
 des också, på begäran av Svenska Seglar-
 förbundet, att siffran 15 skulle tas bort ur
 segelemblemet för att undvika förväxling
 med 15 kvm skärgårdskryssare.

Seglarnas bevakning av entypsregelns
 innebörd var sträng redan från början. Så
 tidigt som i början av 1943 finns skrivelser
 från seglare i Gävle som ifrågasätter hur
 vissa båtbyggare utnyttjat reglerna beträf-
 fande toleranser, kölvikter etc. Att man var
 noggrann när det gällde reglernas efter-



S 157 "Svinga", döpt efter beställaren Nils Rosanders döttrar Siv och Inga.

levnad, även i sådant som inte invercade på seglingsegenskaperna, visas om inte annat av två stora diskussionsämnen under fyrtio-talet. Det ena gällde laskning, dvs skarvning, av bord i bordläggningen, den andra frågan handlade om utformningen av sittbrunns-sargen.

Skarvning av bord skulle enligt de ursprungliga reglerna utföras som en stumlask med laskbricka av plåt, galvad eller rostfri, alternativt trä (tillåtet från och med oktober -43). Bättre limtyper gav möjlighet till bättre metoder och Kalle Johansson motionerade vid årsmötet 1943 om att laska borden på kant med en lasklängd av 550 mm och att lasknåtet limmades med kallim eller kaulitlim.

Tekniska kommittén ville inte godkänna detta "emedan Neptunkryssaren är en entypsbåt och laskbrickor äro föreskrivna i byggnadsbeskrivningen och även med hänsyn till äldre båtars andrahands- och saluvärde då båtar byggda med limmade laskar bliva för ögat vackrare invändigt. Skulle dylika laskar vara utförda på någon båt, skola dessa 'Camoufleras' med laskbrickor snarast möjligt."

Vid årsmötet 1947 bifölls dock Lage Eklunds motion i samma ämne. Vid detta tillfälle godkändes även att borden fick skruvas i stället för nitas.

Under 1947 byggdes en båt med rundbasad sarg akterut i sittbrunnen i stället för den raka utformningen som föreskrevs av reglerna.

Huruvida detta skulle kunna godkännas vållade stor diskussion och det framfördes bland annat att *“denna detalj, om den tillåtes, sänker saluvärdet på andrahandsbåtar, och om man frångår den stränga entypsidén, kan detta betyda slutet för klassen.”* Lösningen blev till slut att bevilja dispens för redan utförda rundade sargar, om dessutom stjärtar utfördes enligt ritningen.



Eftersnack vid bryggan i Hotellviken i Saltsjöbaden, efter målgång i KSSS poängseglingar 15 september 1946.

En detalj som diskuterats under hela årtiondet var mått och utformning av rodret. Här fanns ett flertal olika utformningar. I styrelsebeslut i slutet av 1950 fastställdes att rodren skulle vara i enlighet med utformning och mått på linjeritningen. Styrelsen beslutade att sända samtliga anslutna sällskap en mall i naturlig storlek

samt PM med beslutade dispenser och anvisningar.

Redan 1950 skrevs klassens historia första gången i samband med 10-årsjubileét.



Klubbarbetet

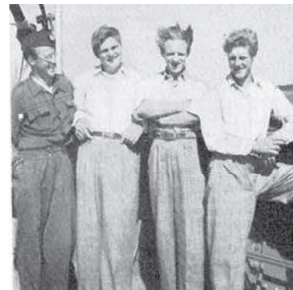
Korrespondensen och det administrativa arbetet blev omfattande genom att intresset var så stort och antalet medlemmar och båtar växte snabbt. För att avlasta ordföranden med skrivarbetet inrättades 1943 ett kansli med timanställd korrespondent som hjälpte till i den utsträckning det erfordrades.

Till styrelsens hjälp utsågs även platsombud i de orter där neptunkryssaren fanns representerad. Vid årsmötet 1944 utsågs platsombud i Stockholm, Karlstad, Eskilstuna, Södertälje, Norrtälje, Uppsala, Gävle, Söderhamn, Sundsvall och Härnösand. De följande åren kompletterades dessa med ombud i Malmö, Göteborg och

Hudiksvall. Av dessa städer var det främst i orterna på ost- och norrlandskusten som klassen fick riktigt fäste. Vare sig Göteborg, Malmö eller Karlstad 'producerade' några aktiva kappseglare.

Efter att ha varit den pådrivande kraften vid bildandet av Neptunkryssarklubben och sedan med stort engagemang byggt upp klassorganisationen avböjde ordföranden Birger Pettersson omval vid årsmötet 1947. Han tilldelades för sitt arbete för klassen den första av Neptunkryssarklubbens nyinstittade förtjänstmedalj i guld.

Neptunkryssaren väckte även viss uppmärksamhet från andra länder. Redan 1946 godkändes båten som entypsklass i Finland. Det blev dock aldrig någon uppbyggnad av klassen i vårt östra grannland trots den PR-insats som gjordes 1950 då två uppsala-båtar deltog i Helsingforsregattan.. Förfrågningar till styrelsen om båttypen kom från så vitt skilda håll som Amerika, Java och Rio de Janeiro i Argentina, förutom Finland och Danmark.



Uppsalaseglarna Arne Brandt, Ulf Freding, Harry Bertze och Stig Jansson inbjöds 1950 till Helsing-forsregattan. Se reseberättelsen på sid 91.



I slutet av 1940-talet föreslogs att styrelsen skulle arbeta aktivt med att få klassen sanktionerad som skandinavisk. Detta som ett första led i att få internationell sanktion och möjlighet att bli OS-klass. Kontakter togs med finska seglarsammanslutningar och även med seglarfolk runtom i Sverige. Den geografiska spridningen av båten var dock alltför begränsad och resultatet av kontakterna var negativt. Styrelsen avskrev därför ärendet i slutet av 1949.

Neptun-tolvan

Även Lage Eklunds mindre variant av Neptunkryssaren – Neptun 12:an – togs en tid in under Neptunkryssarklubbens beskydd.

Den första neptun-tolvan byggdes 1941 och Lage Eklund skänkte från början originalritningarna till Neptunkryssarklubben som sålde licenser på samma sätt som för neptunkryssaren. Intresset var tämligen stort och under de första fem åren byggdes ett tjugofemtal båtar.

Namnfrågan för den mindre neptun-båten var omtvistad. Vid årsmötet 1941 antogs namnet Neptun Junior, ett namn som uppenbarligen inte föll helt väl ut.

Under hösten 1942 utlystes en pristävlan om namnförslag i stället för Neptun Junior. Tävlingen avgjordes i mars året där på och förslaget Neptun-tolvan vann med stor majoritet över förslag som Neptun-ungen, B-Neptun, Lill-Neptun och många andra.



Neptun-12:an "Happy" med Kjell Fuhre som rorsman (1956). Ovan, sjösättning av "Happy".



S 174 beställd av Bertil Jonsén 1952. Seglades under 1985 till 1992 med stor framgång av Conny Kjellberg som kom att vinna fem svenska mästerskap med båten.

Båtbyggare och lottbåtar

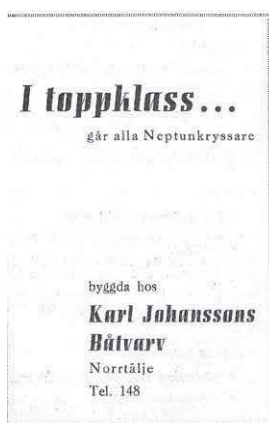
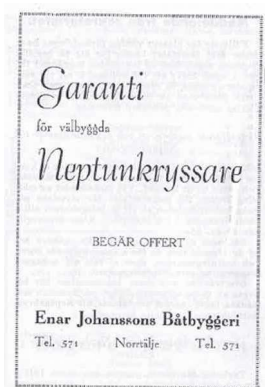
Att bygga en Neptunkryssare i trä innebär cirka tusen timmars arbete. Under de första fem åren byggdes runt etthundra båtar. Under det första decenniet, fram till år 1950, byggdes drygt 150 neppure. De flesta båtvarv var små och kunde endast åta sig att bygga ett fåtal båtar per år. Det innebar att det var ett stort antal båtvarv engagerade för att klara av intresset för alla byggen under denna epok.

Totalt byggdes under 1940-talet neptunkryssare på tjugo båtvarv i norrland och mellansverige. Dessutom amatörbyggdes tjugoen båtar, tio av dessa av privatpersoner i Södertälje.

De flesta båtvarven byggde färre än fem båtar, tre båtbyggare i Roslagen står dock tillsammans för över åttio av de båtar som byggdes under dessa år. Mest produktiv var Kalle Johansson i Norrtälje, och brodern Enar Johansson, också Norrtälje samt Linus Jansson i Östhammar.

Andra båtvarv som byggt ett större antal neppure under åren är Erikssons båtvarv i Strängnäs, Hasse Sörensens båtbyggeri i Östhammar och Salsåkers båtbyggeri i Salsåker. Hasse Sörensen byggde den senaste träbåten, S 217 "Diva" i början av 1970-talet. Därmed var cirkeln sluten för Hasse Sörensen som i slutet av 1930-talet var lärling på Linus Janssons båtvarv i Östhammar och då var med och byggde S 1.

Salsåkers Båtbyggeri byggde framförallt mahognybåtar i början av 1960-talet och sedan även ett trettiotal plastbåtar från mitten av sjuttioåret och framåt.



Entypsregeln låg till grund och kontrollen var hård för att de båtar som byggdes skulle vara så likvärdiga som möjligt. Några byggare blev dock kända som skickliga byggare av kappseglingsbåtar under 1950-talet. Det gäller i första hand Kalle Johansson i Norrtälje, som hade ingående kunskap om båten och reglerna genom att han själv seglade båten och dessutom varit medlem i tekniska kommittén sedan bildandet. Med ett outtröttligt intresse för att finna de små detaljerna som gör en båt bättre, försökte han ständigt skapa bättre och snabbare båtar. I huvudsak skedde det inom regelverket, i några fall gick hans idéer stick i stäv med klassreglerna, vilket skapade en del kontroverser med klubbens styrelse och seglare.

Att båtarna byggdes med omsorg är säkert, och det var inte bara båtbyggarna som månade om att båtarna blev välbyggda. Bland annat har Harry Bertze berättat att när han lät bygga sin första båt, S 137, så cyklade han Uppsala - Norrtälje tur och retur flera gånger för att försäkra sig om att båten mättades med linolja.

**Hos Kalle Johansson “nepparnas”
trollkarl (Ur Till Rors nr 23 1947)**

Neptunkryssarnas trollkarl, båtbyggaren Karl Johansson i Norrtälje, är en man som känner sitt game utan och innan, som går till verket med yrkesmannens vördnad för sitt hantverk, som aldrig låter sig ledas in i dussinproduktionens slentrian, som alltid finner nya utvägar för att göra den senaste skapelsen förnämligare än den tidigare, låt så vara att det gäller en entypsprodukt som “nepparen”. Det han lyckats att genomföra och fortfarande genomför, att av den lilla neptunkryssaren skapa en elegant, intresseväckande, båttyp, är värt beaktande.



Två av Kalle Johanssons välkända neppare. Nils Rosanders S 157 “Svinga” och Harry Bertzes S 137 “Saga”. Båtarna byggda 1950 resp 1949.

Det finns ingenting av yttre storhet i Kalle Johansson. Hans styrka ligger på djupet. Han är medveten om sin framgång, men yvs inte över den. Kalle Johansson är en båt-byggare av gamla stammen, en man som kämpat sig genom ekluten av brinnande kärlek till sitt yrke, som tagit hårda törnar utan att förtröttnas, som aldrig släppt greppet om utvecklingen. Han är väl skickad för sitt värv. Fadern startade på sin tid – 1897 – K. Johansson båtbyggeri på södra stranden av Norrtäljeviken, där Kalle som liten byting kom i kontakt med det yrke som sedermera blev hans. Varvet övergick så småningom i andra händer – Yngve Holm arrenderade det några år – och 1930 var tiden mogen för Kalle Johansson att knyta an där fadern börjat. 1937 flyttade han tvärs över viken, där varvet fortfarande ligger, och ungefär samtidigt började lyckans gudinna le mot den framåtsträvande varvsmannen. Han led ingen brist på beställningar. Båtar byggdes både för inhemskt och utländskt bruk, varvet fick stadgat anseende.

Kalle Johansson blev ett namn inom varvsindustrin. Med neptunkryssarens uppdykande var lyckan definitivt gjord. Från början var det väl mest att anse som ett mellanspel, men snart var Kalle Johansson fångad av båttypen. Han fann den intressant. Det var mycket att göra av den. Toleranserna var inte utnyttjade, de blev föremål för hans särskilda intresse och omsorg. Regeln studerades ingående,

ett par båtar byggdes så som Kalle Johansson ville ha dem, resultatet blev stor succés. Det blev lottbåtsbeställningar från både Uppsala och Gävle och alla var de övriga båtarna klart överlägsna. Till 1945 års neptunkryssar-SM kom Kalle Johansson med egen båt, "Pajazzo", direkt från varvet till start. Resultat: 2:a. Pajazzo hade lättare däck än de övriga, men höll scantlings. Trimläget var det bästa tänkbara. Toleranserna hade utnyttjats rätt. Hur de utnyttjas är Kalle Johansson självfallet förtegen om, det finns ju ingen anledning att skriva andra på näsan vad det tagit honom år att finna. Så mycket lättar han emellertid på sekretessens täckmantel, att han tillstår att man genom toleransutjämnningar kan få båten att inta ett fördelaktigare trimläge, med andra ord aktertrim. Kanske gör det allt, kanske en del, hur som helst Kalle Johanssons "neppare" står i särklass. Det har de senaste årens SM bevisat med dräpande kraft.

I vinter har han byggt fyra neptunkryssare. Farkoster som står på höjden av elegans. Två nya beställningar vinkar. Den ena är avsedd för urmakare Jan Erik Bern i Norrtälje, vem som eventuellt skall ha den andra är tills vidare en hemlighet. Dessutom har han förfrågningar på ett par skrov till Härnösand och ett till Stockholm. Arbete lider minst av allt den skicklige båtbyggaren brist på. Folk som vill bygga står i kö. Problemet heter här som annorstädes arbetskraftsbrist.

"Cheerio"

Att bygga båtar i trä är ett hantverk som ställer stora krav på erfarenhet och skicklighet. Här några bilder från bygget av den senaste Neptunkryssaren i trä, S 217 "Diva" som byggdes av Hasse Sörensen i Östhammar 1974.



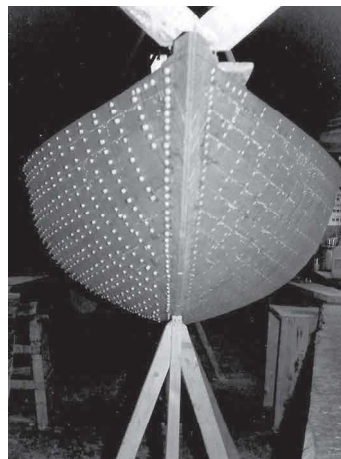
Köl, döträ och förstäv på plats.



Skrovmallarna resta.



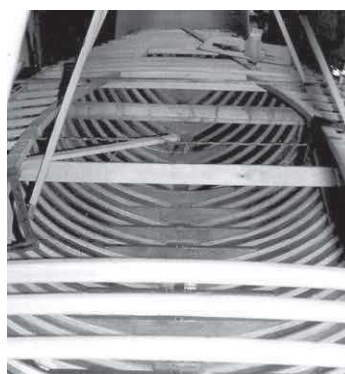
Sambordet monteras



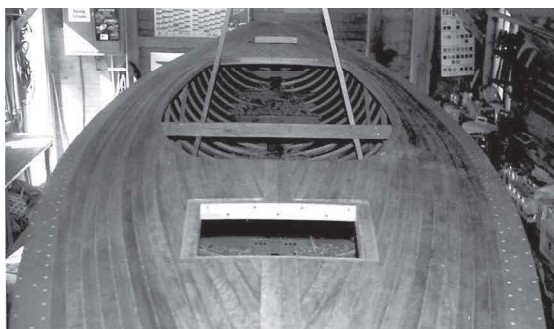
Bordläggningen proppad.



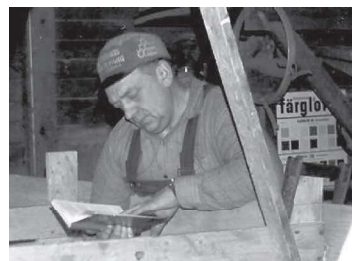
Observera hålen i bottenstockarna, avsedda för trimlinor.



Däcksbalkar och karvel monterade



Däck, skarndäck, livträ och mittfisk på plats.



Byggmästaren i funderingar.



Däcket färdigputsat.



Ytbehandling och passning av beslag.



Klart för att lägga rufftaket.



*“Diva” i sitt
rätta element.*

Efter femtiotalets första hälft sinade beställningarna av flera orsaker. Ett skäl var att båtarna blev relativt sett dyrare, och en av orsakerna till detta var att det började bli brist på bra furu att bygga båtar av. För att pressa priserna på nybyggen diskuterades under många år i slutet av femtiotalet och början av sextiotalet att låta något varv seriebygga neppure. Det var dock svårt att finna tillräckligt många intresserade spekulanter och även svårt att hitta något varv som kunde åta sig att bygga. Det närmaste man kom seriebyggen var de två båtar som ordföranden Eric Hällström beställde hos bröderna Jacobsson i Dragmark på eget initiativ.



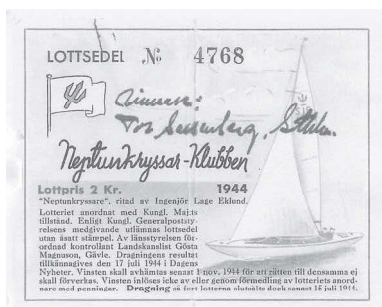
Kryssduell med S 179 i lovart och med S 203 och S 112 hack i häl.



ESK:s lottbåt år 1945 (S 50) uppställd på Östra Ågatan i Uppsala.

Lottbåtar

Båtlotterier var viktiga för båtklubbarna under 1930- och 40-talen. Det var mycket vanligt att klubbarna bättrade på sin ekonomi genom att beställa en ny båt som sedan ställdes ut på allmän plats och utgjorde första pris i ett båtlotteri.



Vinnarlotten från Neptunkryssarklubbens båtlotteri 1944.

För Neptunkryssarklassens utveckling har båtlotterierna varit avgörande. Av de tjugo-fem första båtarna som byggdes var sexton byggen beställda som lottbåtar. Framförallt var det klubbarna i Uppsala och Gävle som satsade på Neptunkryssaren som lottbåt, men även Karlstad Segelsällskap var tidigt ute med beställningarna av S 2 och S 4.



Båtlotterierna popularitet stod sig under hela 1940-talet och av de cirka 150 båtar som byggdes var 55 lottbåtar. Under åren 1950 till 1955 byggdes ytterligare sju lottbåtar, sedan skulle det dröja till 1994 innan det åter var dags för ett båtlotteri med en Neptunkryssare som första pris.

Det året firades klassens femtionde SM med ett båtlotteri i Neptunkryssarförbundets regi. Förbundet ordnade ytterligare ett lotteri 1998 och därefter tog även Ekolns Segelklubb upp den gamla traditionen med båtlotterier och lottade 2004 ut en neppure i samband med att klubben arrangerade SM för klassen.





NEPTUNKRYSSARKLUBBENS LOTTBÅT 1944

Klubbens mönsterbåt är en Neptunkryssare. Konstruktör Ing. Lage Eklund, Uppsala. Båten är byggd på Karl Hanssons båtvarv, Norrtälje. Båten är byggd av prima svensk furu, spant stävar och bottenstockar av ek, ruff, sargar, skarndäck, rufftak samt inredning av mahogny, köl av järn. Alla beslag av förnicklad metall. Längd 9 m., bredd 1.92 m., djupgående 1.20 m., fribordshöjd 55 cm. Ruffen är rymlig och kojplatser kunna beredas för 4 personer. Byggnadskontrollant är Ingenjör C. Gunnar Lund, Stockholm. Båten utlottas med följande utrustning: 1 st. Storsegel, Kryssfock, Genuafock, sydda av prima engelsk yachtduk, levererade av Syversens Segelmakeri, Smögen. Dynor, vinschar samt den övriga utrustningen enligt bestämmelserna för Neptunkryssare.

Lottbåtskommitténs ordförande: Köpman Olof Lilja, Tel. 335391, 335329, Stockholm. Kassör: Filmchef Sigfrid Törnqvist, Tel. 623532, 234830, Stockholm.

LOTTBÅTSKOMMITTÉN.

S 273 Ekolns Segelsällskaps lottbåt 2004 i samband med att klubben firade 90-års jubileum och arrangerade SM för Neptunkryssare.



S 125 "Gullan X" byggdes av Kalle Johansson 1947 åt Olof Lilja, Stockholm. Seglades sedan av Eric Hällström, Gävle, under större delen av femtitalet med namnet Doppingen VI. Sålades sedermera till San Fransisco, USA där hon finns än i dag.

Bevarande av entypsklassen

Efter fyrtiotalets uppbyggnadsperiod blev 1950- och 60-talen en period av intensivt kappseglande. Det var också den tid - innan plastbåtsexplosionen på 70-talet - när neptunkryssaren ansågs som en bra familje- och turseglare. Det mer intensiva kappseglandet medförde ett tryck på varven att utnyttja klassreglerna för att bygga snabba kappseglingbåtar. Genom den förhållandevis stränga kontroll av reglerna som Neptunkryssarklubben utövade lyckades man bevara entypsbåten utan att några båtar kunde urskiljas som väsentligt snabbare.

Bristen på furu samt utsikten att förnya båten och därmed intressera nya köpare ledde till att det blev aktuellt att bygga båtar i mahogny. Denna ändring av byggnadsreglerna var relativt oomtvistad och beslutades på årsmötet 1960. Genom att tillåta mahogny fick också träbåtsbyggarna en extra skjuts och det byggdes under åren totalt tjugo mahognybåtar. Den första var S 196 med det ursprungliga namnet "Maria II" (byggd 1961) och den sista S 217 "Diva." (1974). Mahognybåtarna anses av många vara klassens vackraste båtar.

Det första årtiondet i Neptunkryssarklubbens historia hade ekonomin till stor del byggts på de licenspengar som klubben fick in. Genom att antalet nybyggen var stort var ekonomin god och det fanns bland annat pengar till traktamenten och resekostnader för klubbens funktionärer. I takt med att

antalet nybyggen blev färre blev också klubbens resurser mer begränsade. För att råda bot på detta genomfördes varulotterier vid ett flertal tillfällen runt 1960 under Eric Hällströms ledning, och då framförallt i Gävle. Genom dessa lotterier fick klubbkassan värdefulla tillskott.



Bomullsseglen....



...ersattes under slutet av 1950-talet av dacronsegel.



På Svenska Seglarförbundets initiativ initierades också en debatt om klubbens namn. Seglarförbundet ville gärna att klassför-bunden hade ett namn där även ordet "förbund" ingick. Resultatet av detta blev att årsmötet 1962 beslutade anta namnet Neptunkryssarförbundet.

Den största förändringen under 1950-talet var dacronets genomslag som segelduk. Denna förändring kom snabbt och fördelarna med dacron jämfört med de gamla bomullsseglen var så stora att det inte gick att bromsa ens i en strikt entypsklass. Våren 1956 fick tekniska kommittén i uppdrag att undersöka möjligheten att stoppa dacronsegel då dessa inte ansågs tillräckligt utprovade. Vid årsmötet 1956 fördes en intensiv diskussion om segel av konstfiber men det visade sig till slut att det fanns en övertygande majoritet för att tillåta dessa.

Att seglarlivet föenklades avsevärt framgår av nedanstående råd om hur ett bomullssegel borde seglas in.

Några tips för intrimning av segel.

Dessa regler äro utarbetade på erfarenheter från våra förnämsta kappseglare. Vad avser vissa detaljer kankse meningarna äro delade, men i huvudak kan sägas att dessa principer äro de gängse, godtagna av våra kappseglare vid trimning av nya segel.

Då seglet lämnar segelmakaren är det mycket för litet och omöjligt att sträcka till märkena. Att med våld utsträcka seglet är absolut förkastligt och spolierande, utan denna sträckning skall komma succesivt genom försiktig insegling.

Tiden, som behövs för intrimning av stället, är helt beroende på dess storlek samt dukens tjocklek. Vindens styrka samt luftens temperatur äro faktorer, som också spela in. För ett storsegel till en 22:a anses ca 70 timmar vara nog. En stjärnbåts ställ är inseglat på ungefär 40 å 50 timmar.

I övrigt kunna följande vara av nytta då man trimmar in det nya seglet:

1. Segla aldrig med ett nytt segel i hård vind – även i slör eller läns.
2. Segla ej dikt bidevind med seglet. Slör är den lämpligaste bogen. Storseglet bör dock vara mer än normalt inskotat, då buken i regel är större på ett nytt segel.
3. Lattorna få ej nå till botten i fickorna. Använd gärna lattor som äro av $\frac{3}{4}$ längd.
4. Mastliket hålles alltid väl sträckt, däremot skall alltid bomliket vara löst samt slakt angjort vid bomnocken, så att bomliket själv så småningom får sträcka ut sig.
5. Undvik att vända genom vind utan gör hellre kovändning.
6. Låt aldrig ett nytt segel bliva vått eller fuktigt. Tänk på kvälldaggen.
7. En fock bör inseglas med lätta skot.
8. Om seglet blir vått, slacka genast på nockbenslingar och fall.
9. Ha alltid vid intrimning av ett nytt segel ett reservsegel till hands, så att man genast kan skifta om man blir överraskad av hård vind eller regn.

Ur årsprogrammet för Neptunkryssar-klubben 1943

Genombrottet för dacron som segelmaterial hade kommit snabbt. Nylon hade provats redan i mitten av fyrtio-talet men nylonets stora töjning gjorde att det endast lämpade sig för spinnakrar.

Att notera är att vid denna tidpunkt, mitten av femtio-talet, experimenterades det friskt med olika typer av konstfiber för segeltillverkning och man provade redan då med att tillverka genomskinliga segel i mylar!

Den helt dominerande frågan under större delen av 1950- och 60-talen var annars om båten skulle förses med spinnaker och hur den i så fall skulle utformas. Tanken på spinnaker hade väckts tidigt, redan på årsmötet 1944 väcktes motion om att införa spinnaker vilket dock avslogs utan diskussion.

Vid årsmötet 1952 var frågan åter aktuell. Detta ledde till att tekniska kommitténs ordförande C. Gunnar Lund tillsammans med segelmakaren Bertil Wiman utarbetade ett förslag till spinnaker som lades fram för årsmötet 1953. Ur årsberättelsen för 1953 kan citeras: *“En stramare ekonomisk livsföring har i viss mån påverkat nybyggnadslusten bland båtägarna vilka i gengäld under året företagit ett stort antal andrahandsköp av båtar. Det är styrelsens uppfattning, att ett tillstyrkande av Upsala SS:s motion om införande av spinnacker, på ett gynnsamt sätt skulle bidra till ett ökat intresse för vår båt....”*

dock frågan om dacron skulle tillåtas som segelmateriel den stora frågan och diskussionen om spinnakerns vara eller inte tynade bort under några år.

Det dröjde ända till sommaren 1962 innan diskussionen tog fart igen. Vid SM-seglingarna i Hudiksvall diskuterades spinnaker livligt och vid årsmötet till hösten väcktes motion om att spinnaker skulle tillåtas. De argument som framfördes för införande var bland annat att spinnaker skapar en svårare och finare sport och därmed värdigare mästare och att "Neppen" därmed skulle bli erkänd som en riktig kappseglare och inte vara endast vara känd som familjeseglare, vilket ansågs vara fallet i vissa kretsar.



Tätstrid vid 1975 års SM. S 64 med Enar Olsson och Kenneth Hammerin kommer slutligen att vinna SM:et.

Argumenten mot var ganska många; man tyckte att båten var svårseglad ändå, rekryteringen skulle bli svårare, antalet deltagare skulle bli färre och tre man skulle behövas bland annat för att kommunikationen mellan sittbrunn och fördäck var svår. Vidare ansågs det att med storsegel och genua ges större möjligheter att reglera seglen och maximera seglens dragförmåga.

Motionen om spinnaker avslog med 57 röster mot 29.

Anhängarna av spinnaker gav sig dock inte, framförallt var det Hudiksvallsseglarna som var aktiva. De tog fram en egen spinnaker på 35 m², som provades på klubbseglingar de följande somrarna och vid nästa regeländringsår, 1965, motionerade Hudiksvalls SS åter om spinnaker. Tekniska kommittén, hade tagit ställning emot och avsåg att avgå om årsmötet röstade igenom förslaget. Man menade bland annat att tre man erfordrades, att Nepparens dåliga formstyvhet och låga kölvikt gör den olämplig för spinnaker samt att spinnakerns form gjorde den mycket svår att mäta på ett entypsmässigt sätt.

Erfarenheterna från Hudiksvall vägde dock över och årsmötet beslöt att i princip införa spinnaker med 64 röster mot 25. Man tyckte dock att viss tid behövdes för att färdigställa utformningen och att det därmed var för sent att tillåta seglet till den kommande säsongen. Istället valdes att införa spinnaker till säsongen 1967.



Juan Boethius till rors i S 117 under SM 1975.



*S 111 "Lill-Eva" vid SM
på Ekoln 2004.*



I den uppkomna situationen att hela tekniska kommittén valt att avgå beslutades om ett extra årsmöte för att välja en ny teknisk kommitté och för att besluta om spinnakerns slutliga utformning. Den spinnaker som provats i Hudiksvall mätte som nämnts 35m². Som alternativ hade också en spinnaker på 30 m² tagits fram. Den intensiva diskussionen om vad båten tålde hade sannolikt satt sina spår och vid det extra årsmötet som hölls i mars 1966 valdes med femton röster mot tre den mindre spinnakern.

Till ny ordförande i tekniska kommittén valdes åter konstruktören Lage Eklund med Sven-Erik Lindberg, Gävle, och Nils Lindhé, Söderhamn, som övriga medlemmar i kommittén. Lage Eklund kvarstod den här gången bara ett år i tekniska kommittén. De övriga två blev däremot drivande i TK under många år och var bland annat huvudansvariga för framtagandet av plastnepparen.

För att på billigaste sätt köpa in spinnakrar till alla de båtägare som ville ha tog Neptun-kryssarförbundet in offerter på en gemensam beställning. Billigast var Örtengrens segelmakeri som ville ha 760 kronor per spinnaker vid ett större antal. Resultatet blev att Örtengrens under vintern 1966/67 fick beställning på och sydde närmare sjuttiofem Neppe-spinnakrar.



Nils Malm, Nynäshamn, vinnare av Neptunkryssarpokalen 1971 på Ekoln med S 64 "Scarlet"



S 160 "Felicia" med rorsman Jan-Eric Hoorn från Norrtälje. "Felicia" sjönk senare på Södra Björkfjärden i Mälaren efter kollison med ett lastfartyg.



SS Brunnsvikens Saltsjöregatta 1943 med start vid Trälhavsgrund. S 121 "Monica III" föld av S 28 "Helene", S125 "Gullan X", S 103 "Attack" och S9 "Peter".

Från entypsbåt i trä till entypsbåt i plast

I slutet av 1960-talet och början av 1970-talet förändrades den svenska segelbåtsfloran väsentligt. I och med plastens intåg som konstruktionsmaterial skapades ett stort antal nya båttyper, familjebåtar som till överkomliga priser gav mer volym och med helt andra skönhetsideal än tidigare båttyper. Den ökade konkurrensen med nya båtar som Maxi 77, Vega, IF med flera var tuff för Neptunkryssaren. Tidigt stod det klart att om klassen skulle överleva behövdes en version i plast. Att ta fram en båt i ett nytt material var ett stort åtagande för ett ideellt förbund och frågorna var många; vem kunde vara intresserad att utveckla och producera en plastneppare, hur skulle den dimensioneras för att kappseglingsmässigt vara likvärdig med träbåtarna – var det överhuvudtaget möjligt eller skulle det resultera i att klassen delades upp i två klasser?

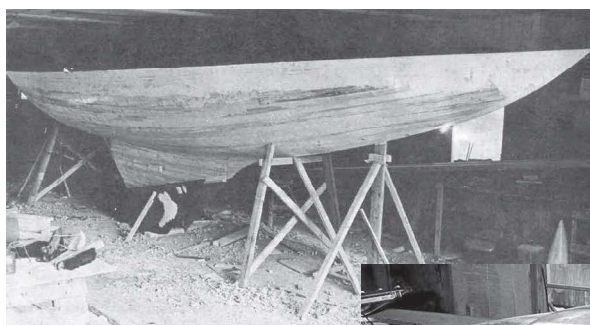
Åren innan plastbåtstankarna tog fart hade entypsreglerna diskuterats intensivt i samband med att den hittills senaste träbåten byggdes, S 217 “Diva”.



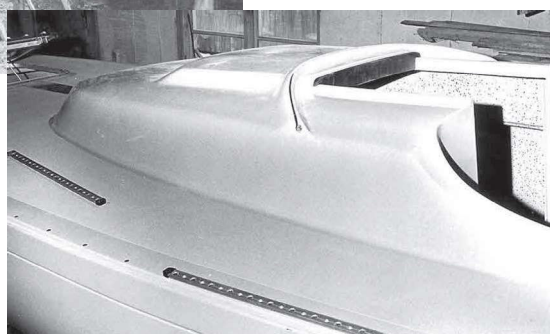
“Diva” på specialbyggd trailer.

Beställaren av "Diva" önskade sig en moderniserad neppure och sökte dispens för ett stort antal förändringar som vållade tekniska kommittén mycket huvudbry och satte känslorna i svall på flera årsmöten i början sjuttioalet. Bland de förändringar som debatterades var slopande av ventiler i ruffen, en lägre sittbrunnssarg och rullflock. Förändringar som i dag är godkända. Även om det i några fall tagit närmare trettio år.

Det faktiska arbetet med att utveckla en plastbåt tog fart 1975-76 under ledning av tekniska kommittén med Sven-Erik Lindberg, Gävle som ordförande samt Björn Bostedt, Hudiksvall och Nils Lindhe, Söderhamn som medlemmar. I artikeln på följande sidor berättar Sven-Erik Lindberg bland annat om utvecklingsarbetet av plastbåten.



Pluggen och ruff-layouten till S 218 "Styrena".



Seglarsnack med Sven-Erik Lindberg på Söderön, november 2008.

Vid Neptunkryssarförbundets 70-årsfest på hotell Kristina i Sigtuna kom jag att sitta vid gästföreläsaren och starbåtsseglaren Sune Carlsson och Sven-Erik Lindberg. Det visade sig att Sune och Sven-Erik hade hoppat backe på 40-talet så det blev inte bara seglingsprat den kvällen. Jag bjöd in Sven-Erik Lindberg till sommarstugan på Söderön efterkommande vecka för lite mer neppardiskussioner då Sven-Erik under flera år var tekniska kommitténs ordförande, bland annat de åren nepparen i plast blev till.



Sven-Erik Lindberg

Sven-Erik Lindberg är en av de nepparseglare som startade sin seglarbana under 40-talet. Född 1930 i Härnösand köpte han sin första neppure blott 17 år gammal, efter att ha tagit ett banklån av bankdirektör Birger Sahlén. Priset var 4000 kronor för neppure S 51. Båten hade ett gammalt och bukigt storsegel som Sven-Erik sydde om hemma allt enligt egna idéer, och han vann några lokala seglingar med sin blott 13-årige brorsa som gast. Båten döptes till "Abii". Första SM-start var vid Gräddö utanför Norrtälje 1949. Efter SM på Rasta 1951 såldes båten i Stockholm. Av Einar Thörsleff inköptes S 121, en Kalle Johansson-båt som Sven-Erik tog SM med i Sandhamn 1955. Några år senare såldes Nepparn på grund av husbygge och ett uppehåll i seglandet gjordes till 1965. Eric Hällström hade i mitten av 60-talet fått i gång nyproduktion av neppure i mahogny på Salsåkers båtvarv syd om Örnsköldsvik, och Sven-Erik köpte den sist tillverkade båten av Eric, S 211.



S 121 "Abii II"

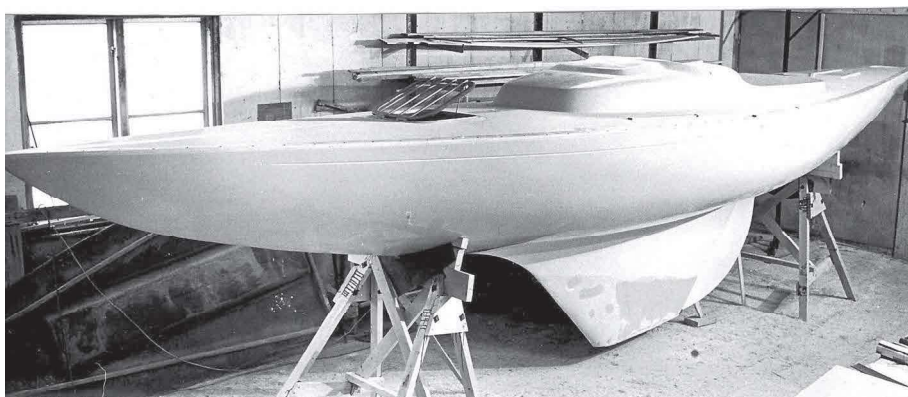
Då arbetskostnaden för nybygge i trä ökade stannade nyproduktionen helt av. De sist byggda träbåtarna blev till hos Hasse Sörensen i Snesslinge utanför Öregrund. Plasten tog överhand som byggnadsmaterial och fritidsbåtsmarknaden formligen exploderade. Några entusiaster inom Nepparförbundet förstod plastens fördelar och insåg att något måste göras innan klassen skulle självdö.

Dåvarande tekniska kommittén med ordförande Sven-Erik Lindberg, Nisse Lindhe och Björn Bostedt fick i uppdrag att undersöka möjligheterna att bygga Nepparen i plast. Kontakt togs med några konstruktörer inom plastbåtsindustrin, bland annat professor Ridder på Tekniska Högskolan i Stockholm som beräknade plasttjocklek på skrov och däck. De färdiga plastbåtarnas vikt skulle snarare vara något tyngre än befintliga träbåtar, och för att säkerställa vikten vägdes ett stort antal träbåtar för att få reda på "genomsnittsvikten". Salsåkers Båtvarv byggde pluggen på mallar från Sörensens Båtbyggeri. Mallarna hade använts för flera träbyggen varav de senaste var S 216 och S 217. Ruffdesignen togs från S 217 där förebilden kom från Draken. S 218 köptes av Björn Bostedt och Jan Müller och S 219 av Sven-Erik Lindberg, detta för att ha koll på de första plastbåtarna. Förutom personalen i Salsåker var Stig Flygare, Eric Hällström och Hasse Sörensen inblandade som specialister.

Sven-Erik lät sedan även bygga S 248 "Abii VI" och seglade ytterligare några säsonger i klassen innan nepparseglandet las åt sidan efter 45 år i klassen. Med facit i hand konstaterar han att den tekniska utvecklingen av

Neptunkryssaren under årens lopp varit mycket framgångsrik. Där stora och små förändringar gjort det möjligt att gamla träbåtar fortfarande kan konkurrera på samma villkor som nya båtar. Denna utveckling måste vi fortsätta värna om även i i framtiden.

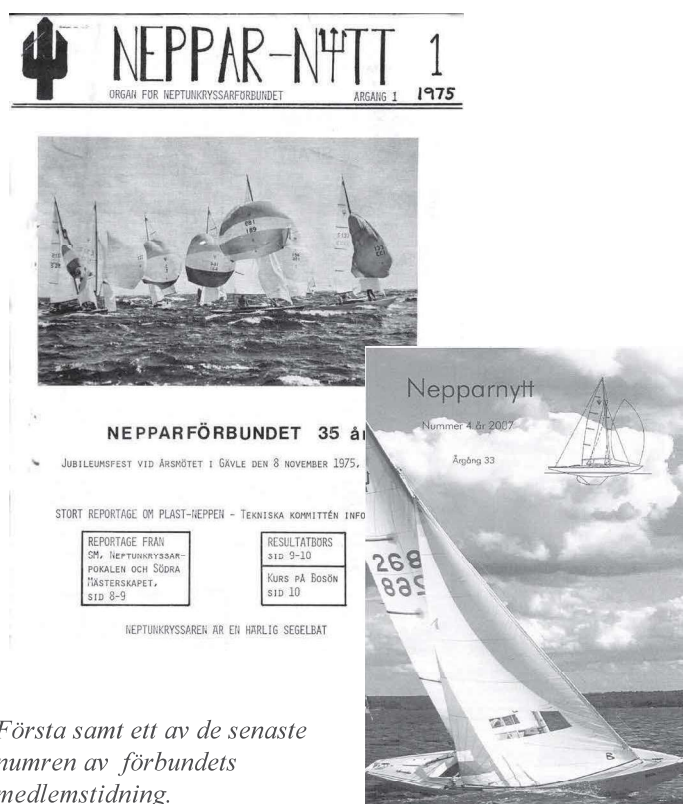
Nedtecknat av Nils Virving



S 218 "Styrena"

Sammanlagt tolv båtar var tecknade för leverans till början av sommaren 1976 och ytterligare några beställdes under året. Av de ursprungliga beställarna har två ägare fortfarande kvar sina Neppare – Hans Gustavsson i Oxelösund med S 221 "Ramona II" och Björn Eklund (sedermera Karjel) med S 222 "Belle Amie". "Belle Amie" var för övrigt silvermedaljör redan vid SM-seglingarna sommaren 1976, då med Björns far Bengt Eklund vid rodret. Det visade sig således redan från början att trä- och plastbåtar kunde konkurrera på lika villkor.

En stark drivkraft till att starta arbetet med plastnepparen var också Lennart Runemo, Stockholm, som 1975 blev Neptunkryssarförbundets nye ordförande. Lennart hade innan varit ordförande för Södra Neptunkryssarflottiljen som initierats av Nils Virving i slutet av 60-talet som en lokal organisation för Stockholmsseglarna. Som förbundsordförande arbetade Lennart hårt för att utveckla förbundet, marknadsföra klassen och stod för åtskilliga idéer som sedan levt vidare i förbundsarbetet. Bland annat skrotades den årsbok som funnits i klassen sedan Neptunkryssarklubbens tillblivelse och ersattes av en ny tidning - "Neppar-Nytt" - i syfte att förbättra kommunikationen och delaktigheten i klassen.



Första samt ett av de senaste numren av förbundets medlemstidning.

Fram till och med år 1980 byggde Salsåkers trettio plastbåtar. Försäljningen gick dock trögt de sista åren och det var svårt att sälja Neptunkryssaren i konkurrens med andra båtar som lanserades kommersiellt. Försök gjordes att hitta samarbetspartners för att mer aktivt marknadsföra båten, dock utan större framgång.

Trots idoga ansträngningar minskade också antalet aktiva i klassen och sedan eldsjälarna från 1970-talet lämnat förbundsarbetet var bristen på funktionärer som ville arbeta aktivt i klassen påtaglig. Inför årsmötet 1981 var krisen akut och det diskuterades på allvar att lägga ner förbundsverksamheten. Situationen räddades av den nya generationen Sundsvalls-seglare som precis satsat på neppare. Självskrivna ledare för gruppen var Björn Eklund. Tillsammans med Lars Bodinson, Gävle, som åtog sig att bli ordförande, lyckades Sundsvallsseglarna trygga förbundets fortsatta existens och återskapa framtidsandan i klassen.



S 227 "Blå af Afvund" med Leif Bodinson och S 52 "Manana" med Lelle Sannemark under Libertus Race på Strömmen i Stockholm 1987.

Björn tog sedan över ordförandeskapet och drev på aktivt såväl i förbundet som vid klubbseglingarna hemma i Sundsvall. Ett generationsskifte både i Uppsala och Stockholm innebar att ett flertal nya unga seglare kom till klassen, som präglades av ett gemensamt intresse för klassiska båtar och en trivsamt atmosfär.

Ett exempel på detta var de eskaderseglingar som Södra flottillen ordnade 1987 och 1988 och som samlade fjorton respektive tolv neppare från såväl Stockholm som Uppsala och Sundsvall.



En starkt bidragande orsak till det ökade utbytet både vid kappseglingar och vid eskaderseglingar är att fler skaffat trailer och kan transportera sin neppare efter personbil.

Utvecklingen av båten diskuterades ständigt. Entypsreglerna kan enligt stadgarna endast ändras vid vart tredje årsmöte och möjligheten att använda hängband och att tillåta mylarsegel har varit uppe varje regeländringsår åtminstone sedan början av 1980-talet. En förändring som tidigt var aktuell efter plastbåtens tillkomst var införande av aluminiumrigg. Redan 1982 gavs dispensmöjlighet för detta i syfte att låta någon