



Ännu byggs Neptun kryssare i trä!

Intresset för äldre båttyper har gått upp kraftigt i och med att nya båtar blivit allt dyrare. Därför inleder vi här en ny serie i Båt för Alla – "De gamla fina märkena"! Där ska vi i varje nummer särskåda någon äldre båttyp som fortfarande är attraktiv på marknaden – antingen som ny eller begagnad.

Vi kommer att berätta om båttypens historia, egenskaper, priser nya och begagnade, spridning, kappseglingsmöjligheter, klassförbund m.m som kan vara aktuellt.

Vi börjar vår serie med Neptunkryssaren – ett bra alternativ för den som vill ha en trevlig och billig familjeseglare. Vi har också varit och tittat på bygget av en ny Neppare i trä!

Reportage: Gunnar Boman. Foto: Christer Lindström m.fl.

Trots att Neptunkryssaren är en relativt gammal båt förekommer det fortfarande nybyggen. För närvarande håller båt nummer 217 på att färdigställas hos Hasses Båtbyggeri i Östhammar.

Det var 1938 som det hela började. Då fick konstruktören Lage Eklund i uppdrag av konstnären Einar Palme att rita en mindre segelbåt, som skulle fylla uppdragsgivarens krav på god sjöduglighet, rymlighet nog att bereda plats för målarattirallerna och rillräckligt grundgående för att komma in i vikar, där ägaren kunde ställa upp sitt staffli och fänga sina skärgårdsmotiv.

Båten rönt stort intresse även hos andra seglare och fram till 1940 byggdes ytterligare några, som fick namnet Neptunkryssare.

Två år efter båtens tillkomst eller närmare bestämt den 2:a november 1940 bildades Neptunkryssarklubben – en sammanslagning av ägare till båten.

Neptunkryssaren var från början ritad som entypsbåt, vilket var klubbens främsta mål att värna om.

Ytterligare två år senare antog Svenska Seglarförbundet båten som erkänd båtklass, som det hette på den tiden.

1942 seglades det också för första gången om Neptunkryssarpokalen. Båtantalet var då uppe i 50 båtar.

Fem år efter klubbens bildande var båtantalet uppe i 100 båtar.

En detalj som började diskuteras redan på 40-talet var spinnaker, som den skulle tillåtas eller ej. Det höll man sedan på med i över 20 år innan man enades om att tillåta seglet 1966.

1956 slog konstfibern igenom och det blev tillåtet med dacronsegel på båten.

Under slutet av 50-talet stagnerade klassen och det förekom bara några enstaka nybyggen.

1962 ändrade Neptunkryssarklubben namn till Neptunkryssarförbundet – ett namn som står sig än i dag.

Året därpå passerades den magiska 200-gränsen med knapp marginal.

Och så äntligen 1966 blev spinnakern tillåten. En detalj som kom att höja klassens popularitet ytterligare.

Ett relativt nytt förslag som än så länge inte godkänts är användandet av backstagsvinschar.

Än lever klassen vidare med oförminskad styrka – både som familje- och kappseglingsbåt.

NEPTUNKRYSSAREN – FIN REGATTA OCH FAMILJEBÅT

När Lage Eklund ritade Neptunkryssaren försåg han den med för den tiden ordentliga fribord. Fribord som jämförda med dagens båtar kanske verkar låga, men som är fullt tillräckliga för att båten skall segla relativt torrt även i grövre sjö.

Båten har huvudmåtten 9,00 x 1,92 x 1,20 m, deplacementet 1.120 kg och segelytan 19 kvm.

För att göra den lätt och billig att tillverka, byggdes den på plank – vilket innebär att kölsvinet blir relativt litet, men samtidigt lätt att underhålla.

Till att börja med byggdes den uteslutande i furu och då helt kärnfuru. De senare båtarna är emellertid byggda i mahogny.

Däcken byggs numera i plywood sedan det blev tillåtet i början av 60-talet. De tidigare båtarna har dukade trädäck.

Att jämför "Nepparen", som båten populärt kallas, med någon av dagens plastbåtar är svårt. Men den båt som storleksmässigt hamnar närmast är H-båten. Nepparen är emellertid något mindre i ruffen. Men för familjen med ett eller kanske två barn är det fullt tillräckligt.

Båten är lättseglad men ganska livlig. Att segla den utomskärs till

Åland eller Finland möter inga problem.

Naturligtvis saknar den självlänsande sittbrunn, men är trots det säker.

Riggen är av 7/8-typ och försedd med backstag på hanfot. Bommen är kort och storseglet litet – 12 kvadratmeter. Vidare för den både genua och spinnaker, något som gjort den populär som kappseglare.

Ruff för två vuxna

Att ge någon entydig bild av ruffens planering går inte, men för det mesta innehåller den 2 plus 2 kojor, varav två mindre under fördäck. Utöver det finns ordentligt med stuvningsutrymme under kojerna och i förpiken. Något egentligt pentry saknar de flesta. Många har ett kök placerat under tofterna i sittbrunn.

På de mer utpräglade kappseglingsbåtarna är inredningen oftast mer spartansk med bara två kojor i ruffen. En inredning som i övrigt håller sig så nära mingränsen som möjligt.

Sittbrunnen är djup och bekväm för cirka tre personer under segling.

På kappseglingsbanan sköts båten av två man.

Bra seglare

Nepparen är lättseglad även om den är något livlig samt kräver viss passning. Men på semesterturer och liknande klaras den utan större besvär på en man. Den seglar fint på kryssen och är i snitt något snabbare än folkbåten. Den är kortkölad men har helt lateralplan, något som gör den lättmanövrerad.

Båten är relativt styv och kan utan vidare seglas med krysstället upp till 10 m/sek utan att behöva revas.

På kappseglingsbanan däremot kräver båten lite mer av sin besättning, åtminstone om man vill placera sig. Många av de som seglar båten säger att den uppför sig som litet av en jolle. Den är med andra ord livlig och kräver passning, för att hela tiden hålla högsta fart. Riggen är trimningsvillig och lätt att justera med både back- och akterstag.

Det är detaljer som gjort båten populär på kappseglingsbanorna runt ost- och norrlandskusten samt i Mälaren.

Begränsad spridning

Det finns för närvarande 217 båtar i Sverige om vi tar med den som är under byggnad. Av dessa är ungefär hälften samlade i Stockholmsområdet.

Övriga centran för Nepparn är

Nyköping – Oxelösund, ett område som kan betraktas som gräns söderut. Visst finns det båtar längre söder över, men bara några enstaka exemplar här och var.

Uppsala – Mälardistriktet är ett annat ställe där det finns gott om båtar och rikligt med kappseglingstillfällen.

Varndrar vi sedan norröver kommer vi till Gävle – Sandviken. Ett område där båten har ett verkligt starkt fäste.

Längre upp på Norrlandskusten är den etablerad i Hudiksvall, Örnsköldsvik och Skellefteå.

Spridningen är med andra ord begränsad till ost och norrlandskusten.

Livlig kappseglingsklass

Samtidigt som Neptunkryssaren är en fin familjeseglare är den också en bra regattabåt. Det kappseglas flitigt i klassen och vid de flesta seglingar kring ostkusten är den representerad.

Utöver de vanliga seglingarna arrangeras varje år ett antal större seglingar för klassen. Störst är naturligtvis SM som varje år lockar cirka 40 båtar. Årets SM är förlagt till Örnsköldsvik. Andra stora seglingar är de om den åtråvärda Neptunkryssarpokalen samt norra och södra mästerskapen.

För den som vill kappsegla finns det stora möjligheter.

Aktivt förbund

Förbundet hette från början Neptunkryssarklubben, men har som vi tidigare nämnt bytt namn till Neptunkryssarförbundet.

Förbundet har till främsta uppgift att hålla samman klassen och se till att inga ändringar sker utan deras medverkan. Man värnar med andra ord om båtens framtid i Sverige.

Vidare trycker man upp ritningar. Dessa övertog man av Lage Eklund redan 1941. Man utfärdar mätbrev och med hjälp av mätningmännen kontrollmäts båtarna vart tredje år.

Vid de större seglingarna som SM är man med och organiserar.

Förbundet ger också ut en årsbok med medlemsförteckning, seglingsprogram, rankinglista, klassregler m.m.

Högt andrahandsvärde

Att beställa en ny båt kostar i dagens läge någonstans mellan 30–35.000 kr beroende på utrustning.

V.g. vänd!

Samtidigt som Neptunkryssaren är en fin familjebåt är den också en bra regattabåt – rikligt representerad på många regattor.



Ännu byggs det nya båtar

Men så mycket pengar behöver inte båten kosta om man köper en begagnad — även om andrahandsvärdet är högt.

Förra året var efterfrågan mycket stor på begagnade Neptunkryssare vilket hade till följd att priserna steg. Och även i år verkar trenden bli likadan.

Vi har gjort upp en lista som visserligen är grov, men som ändå kan tjäna som riktmärke till den som går i Neppartankar.

Gamla båtar:	
dålig utrustning	10—12.000:—
bra utrustning	12—15.000:—
bra kappseglare	15—17.000:—
Nyare båtar:	
bra utrustning	15—17.000:—
bra kappseglare	16—18.000:—

Naturligtvis finns det avvikelser från den här listan både uppåt och nedåt. Men att betala mer än 18.000 kr får nog i dagens läge betraktas som ett överpris. Samtidigt är det svårt att få tag i en hyfsad båt för under 10.000 kr.

De båtar som är sist byggda är i mahogny, medan de andra är i furu. Likaså är däckarna på de senare båtarna i plywood.

De flesta av de Neptunkryssare som vi träffat på de sista åren har varit välskötta.

Eftersom båten är byggd på plankor är risken för att spanten skall vara knäckta ganska liten.

Framtiden ser ljus ut

Förbundet ser ljus på framtiden. Man menar att Neptunkryssaren fortfarande är en lämplig familje- och kappseglingsbåt, som står sig bra i konkurrensen med motsvarande plastbåtar.

Men man har inom förbundet också diskuterat möjligheten att så småningom bygga en Neppare i plast. För närvarande pågår undersökningar. Vid tillverkningen av en eventuell form har man tänkt sig att använda ett träskrov.

Det troliga är om tillverkningen kommer igång att man endast tillverkar skrovfärdiga båtar. Inredningen kommer köparen att få färdigställa själv.

Blir det så småningom en plastbåt skall den kunna kappseglas mot träbåten.

Sista Neptunkryssaren i trä?

När vi fick höra att den fanns en Neptunkryssare under byggnad, fann vi för gott att åka upp till Hasses Båtbyggeri i Östhammar där båten byggts.

När vi kom dit var Hans Sörensen i full gång med slutarbetet på den nya båten.

Hans Sörensen har sitt båtbyggeri i en lada på sin gård mitt inne i skogen, en mil utanför Östhammar.

En gedigen träbåtsbyggare, som byggt båtar i hela sitt liv. Sedan 1948 har han haft eget och de 15 sista åren jobbat helt själv.

Någonstans mellan 60 och 70 båtar har han byggt sedan starten.

Numera bygger han ungefär två båtar om året.

10 Neptunkryssare har han byggt, varav flera stycken varit mycket framgångsrika. Han var för övrigt med och byggde den första Nepparn — då som anställd på ett varv i Norrtälje.

Nummer 217, som just nu är under byggnad, skiljer sig på ett par punkter från tidigare båtar. Det man först lägger märke till är rufföverbyggnaden. En överbyggnad som i stort ser ut som kappen

på en Drake och alltså saknar ventiler.

Även däckarna är annorlunda, underst är det plywood och ovanpå det ligger ett ribbdäck i teak — snyggt och prydligt.

Arbetet vittnar om ett mycket fint hantverk och hela båten har en härlig finish.

På frågan om hur lång tid det tar och hur mycket det kostar har Hans Sörensen inga direkta svar. Ungefär ett halvår räknar han med att bygget skall ta, men vad det kommer att kosta vet han inte.

Ågaren Kjell Fuhre räknar själv med drygt 30.000 kr för en färdig båt.

När vi frågar Hans hur det är med arbeten i framtiden ler han och säger att det är fulltecknat. Nu tar han emellertid bara upp beställningar för ett år i taget. Men, säger han — jag kommer aldrig att bli arbetslös. Det ringer folk nästan varje vecka och vill ha båtar byggda.

På en fråga om träbåtens framtid säger han, att han nog tillhör den sista generationen som kommer att bygga i trä — tråkigt men antagligen riktigt.



NEPTUNKRYSSAREN

Konstruktör: LAGE EKLUND

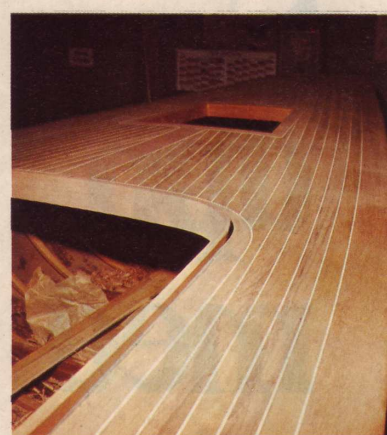


Längd över allt	9,00	Deplacement	1 120 kg
Längd i kvl	5,85	Storsegel	12 m²
Största bredd	1,92	Genuafock	12 m²
Djupgående	1,20	Kryssfok	7 m²
Fribordshöjd midskepps	0,55	Spinnaker	30 m²

Den som vill ha ytterligare upplysningar om Neptunkryssaren kan vända sig till: Neptunkryssarförbundet, Martin Svensson, Barrsätgatan 19, 811 00 Sandviken, tel 026/27 18 24.



Här är båtbyggare Hans Sörensen i full gång med att färdigställa sittbrunnsinredningen på den senaste "Nepparn". Under sin tid som båtbyggare har han hunnit med att bygga cirka 70 båtar. Men trots detta har han varken själv seglat eller ritat några egna båtar.



Just nu är båt nr 217 under byggnad. En båt som på flera punkter skiljer sig från tidigare byggen. Man lägger genast märke till den Drakinspirerade rufföverbyggnaden samt det ribbade teakdäcket. För att öka rotskyddet på järnkölen har den galvaniserats, också det ett nytt drag. Vad den nya båten kommer att kosta är det ingen som vet.