

Synbarligen är hon är ett barn av sin tid, Linjett 32:an från 1978.

Men på en viktig punkt skiljer hon sig från andra sjuttio-talister. Hon är inte fabrikstillverkad, utan skapad och fostrad i hemmiljö av familjen Gustavsson på Rosättra varv. Och det har påverkat hennes djupare liggande egenskaper.

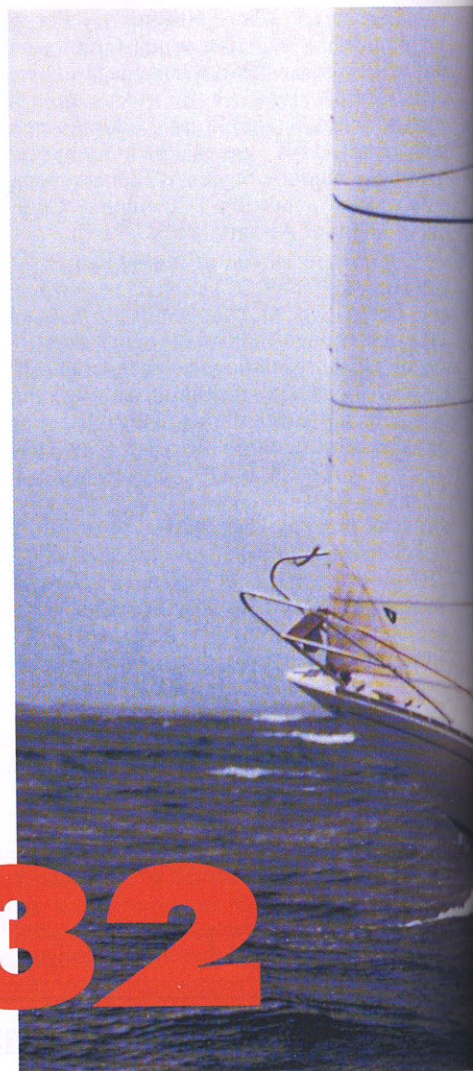
Av Ronald Rybbe

Man kan inte berätta historien om Linjett 32 utan att beskriva den kulturella bakgrunden med familjerna Gustavsson på Rosättra varv och det sätt på vilket deras nya båtkonstruktioner ser dagens ljus. Och än mindre utan att omnämna Linjett 30, som var föregångaren till Linjett 32.

På Rosättra varv, i Roslagen ett par mil utanför Norrtälje, hade gamle Fritjof Gustavsson och hans tre söner under lång tid byggt Arvid Laurins kostrar, parallellt med tillverkningen av lotskuttrar och andra yrkesbåtar i trä. Den allra första segelbåten

huvud, men med stöd av fader och bröder. Ansvaret vilade tungt på Mats, för det fick bara inte bli fel för varvet som födde många familjer. Mats skred till verket precis som Kajsa Varg, man tager vad man haver, ty här fanns inte tillgång till några dataprogram för yachtkonstruktioner.

Utan någon tillstymmelse till ritningar, men med en skarp och klar tredimensionell bild av undervattenskroppen i huvudet, utgick Mats från ett Linjett 30-skrov i tunt laminat som han strimlade upp nästan från fören till aktern. Sedan kilades och bredda-



Linjett 32

Typisk 70-talsbåt -

som varvet byggde efter delvis egna idéer var en 'entonnare' baserad på Laurins kostertlinjer, men med både akterspegel och friliggande roder. Nyare skrovlinjer hade därmed fått fäste på Rosättra, och det skulle bli mer av det tänkandet.

Linjett 30 skapades 1973 av ett konsortium som från början bestod av 30 personer – därav siffran 30 – som alla hade olika åsikter om hur en segelbåt borde se ut. För att projektet skulle komma framåt reducerades sedermera skaran till 15 personer, varav fem var med och formade linjerna. Till denna grupp räknades fortfarande Mats Gustavsson från Rosättravarvet, som till slut också blev den som samordnade verksamheten under värvets beskydd och ansvar.

Linjett 30 blev en bra och välseglande båt tack vare, eller kanske snarare trots det faktum att så många haft synpunkter på så mycket. Totalt byggdes 110 stycken Linjett 30:or mellan åren 1973 och -82.

EN BÅT EFTER EGET HUVUD

Mats hade iakttagit den snabba utvecklingen på marknaden, och 1977 ville han utveckla och bygga en båt helt efter eget

des strimlorna tills måtten var de rätta – och så plastades det ihop igen. Voilå! Dock blev skrovet för kort, det skulle inte komma att mätta in som 1/2-tonnare i IOR, så man började om på nytt, sågade av skrovet på mitten och förlängde det ytterligare 20 cm. Man filade länge och väl innan linjerna var raka och fina och tills slut var alla nöjda.

Linjett 32 blev utan tvekan ett barn av sin tid. Hon fick ett relativt djupt V-format skrov för bra gång i havssjö, ett vasst förskepp för bra krysegenskaper och ett med dagens mått mått smalt akterskepp, samt fenköl i bly. Samtidigt skall vi komma ihåg att få konstruktioner från den här tiden hade skrovlinjer som straffade sig i höga måttetal och så var det också med Linjett 32, men med den skillnaden att hon är helt befriad från de absurda, mättekniskt betingade indragningar, veck och bulor i skrovet som man kunde finna på en del andra konstruktioner. Man hade hållit kvar vid sin tes att lättdrivna båtar kan ha mindre segel och ändå vara snabba, och därför gjorde man linjerna så naturliga och ostörda som möjligt.

Linjett 32:an blev 9,48 meter lång och fick en bredd på 3,11 meter. Djupgåendet på 1,63 m blev i verkligheten mellan 1,70-

1,75 m, och displacementet 3,7 ton (minst). Ganska normala mått för den tidens båtar kring halvtonnarstorlek.

BYGGDES TILL -92

Den seriebyggda Linjett 32 togs dock emot av segelbåtsfolket med beundran och drömmande ögon, och många drömde länge innan de blev ägare till en Linjett 32 och en del drömmer fortfarande. Totalt byggdes denna typiska -70 tals båt i 260 exemplar, och hon var så populär att det sista exemplaret lämnade varvet så sent som 1992 – manne rekord för en 70-talsbåt? Det kan tyckas förvånande att hon var efterfrågad så länge och att så 'få' båtar blev byggda under en så lång period, när det i själva verket under åtminstone första halvan av produktionsperioden rädde rena Klondyke-stämningen på båtmarknaden. Men skälen till detta är både flera och goda.

Beträffande populariteten, så låg, som vi sett, själva grunden till projektet i en annan lyckad båt från 1973, nämligen Linjett 30. Det innebar att här samlade man mycket viktiga erfarenheter under fem år fram till -77, då prototypen till 32:an byggdes. Det här innebar att hon var helt 'färdig' och t o



70-talsbåtar

men bättre

...m före sin tid redan vid introduktionen, och hon höll sin ställning som fin familjeseglare funktionsmässigt i nästan tio år och kvalitetsmässigt i ytterligare fem år, då produktionen till sist upphörde.

Den begränsade tillgången på 32:an berodde på att Rosättravarvet är ett anrikt och traditionellt båtvarv – inte en fabrik för seriebyggen – med begränsad kapacitet. Och eftersom varvet redan på pappa Fritjofs tid alltid hållit hårt på kvalitetskraven vågade man helt enkelt inte öka byggtakten med risk för att tappa kontrollen över kvalitet och teknisk utveckling. Genomsnittligt under perioden tillverkade man tre båtar i månaden, och man hade helt enkelt bestämt sig för att aldrig ge efter för möjligheten till snabba vinstklipp, utan istället se hela verksamheten på lång sikt. Detta, menade man, borde borge för en jäglik utveckling och fortsättning för samtliga inblandade: kunderna, båtarna och Rosättra varv.

ERFARENHET DIREKT FRÅN HAVET

Personalen på Rosättra varv levde under seglingssäsongerna bokstavligen i Linjett 32:an under alla åren fram tills dess Linjett

35:an lanserades. Man har alltid haft målsättningen att segla så mycket som det bara är möjligt med sina produkter, för att därigenom skapa verklighetsförankrad erfarenhet av produkten. Mats Gustavson är själv en skicklig havskappseglare som vunnit ett otal Gotland Runt med sina Linjetter och visat att här finns det resurser till mer än familjesegling.

Många seglare kan vittna om att dessa praktiska tester märks direkt på konstruktionslösningarna och att det är folk som vet vad som krävs och som tänkt till först – innan de bygger. Och om det ändå inte blev bra, vilket självklart också hände, så ryckte man inte på axlarna, utan yrkesstoltheten och ansvaret drev dem att göra om igen tills det blev bra. Exemplet är många, från skärbrädan till nedsänkt rulle för rullflocksystemet, som allt är självklar standard på Linjett 32. Från en broschyr från så sent som från 1987, hela 9 år efter produktionsstarten, kan man läsa på sista sidan: "Vi förbehåller oss rätten att ändra ovanstående specifikation utan förvarning om den tekniska utvecklingen ger oss anledning". I samma broschyr kunde man också läsa: "Kunderna är våra vänner. Kom till Rosättra varv och hälsa på."

Linjett 32 är en typisk 70-talsbåt i så motto att hennes skrov har ganska balanserade ändskepp, vilket gör henne till en bra kryssbåt. (Modernare båtar har ofta bredare, mer bäriga akterpartier bl a för att få plats med akterkabin; det är OK på undanvind, men tenderar att tippa båtarna på nosen när de kränger, vilket stör de seglande linjerna.)

Rorkulten tar upp mycket av främre utrymmet i den T-formade sittbrunnen, men i gengäld finns ostörd plats på aktertoften.

Det här var inga juridiska skyddsparenteser eller floskler, det var sant, det kan många kunder vittna om. Det här gjorde självklart att intresset för Linjett 32 höll i sig och sträckte sig från 70-talet och ända in på 90-talet. Man slutade inte att tillverka Linjett 32 p g a dålig efterfrågan, relativt sett, utan därför att hela den svenska totalmarknaden var nere i 40-50 nyproducerade större segelbåtar per år. Dessutom hade 35:an introducerats, och en ny 33-fotare fanns i tankevärlden.

Varvet har hela tiden oförtröttligt ställt upp för sina kunder, inte minst för dem som självbyggde sina båtar, för att därigenom hålla kvaliteten hög. Det gick så långt att alla bröderna Ola, Jan och Mats satte ut sina privata telefonnummer på bygganvisningar och Linjett 32-broschyerna för att

vara tillgängliga på helger och kvällar för att svara på frågor och stötta självbyggarna! Enligt bekräftade uppgifter var det t o m så, att man i målände ordalag beskrev svårigheterna med ett självbygge för att därmed avskräcka dem från att köpa självbyggen som man inte trodde skulle klara uppgiften. Man var helt enkelt livrädd för att något skulle skapa ett felaktigt rykte om Linjettens kvalitet. I ärlighetens namn blev det ändå en och annan som man borde ha talat med i ännu tydligare termer.

Alla stora invändiga platarbeten som t ex skotten ombads kunden göra på varvet i deras lokaler, detta för att bröderna skulle kunna övervaka och hjälpa till, samtidigt som de var säkra på att platarbetena gjordes i rätt temperatur och fuktighet.

Resultaten blev som regel så bra så att det i vissa fall kan vara svårt att se om båten är byggd av varvpersonal eller av en självbyggare under överinseende av fackfolk. När sen de stora jobben var gjorda, tog man sin Linjett på en lastbil för att åka hem och göra resten.

Men det förekom också att ett stort antal självbyggen även fortsättningsvis gjordes på varvets område. Stundtals såg det ut som en hel husvagnscamping dit självbyggarna anlände varje helg för att bygga sina båtar seglingsklara, vilket också innebar att man fick stor hjälp av varandra.

FRÅN MASTHEAD-TILL PARTIALRIGG

Linjett 32 konstruerades ursprungligen för mastheadrigg och ca 65 båtar tillverkades i det utförandet t o m -81. De hade dubbla raka spridare, inre förstag och barduner (backstag) och alla master stod på däck. Men mycket snart kom de att blandas med partialriggar av 7/8-delstyp, också de med raka spridare och backstag och med masterna på samma plats som mastheadriggen. Med mer av segelytan flyttad akteröver till storseglet, blev de 24 båtar som byggdes i detta utförande en smula lovgiriga.

Från och med -82 gjordes riggen bara i 7/8-dels version, nu med konad topp, svepta spridare och utan backstag. Samtidigt som det blev genomgående mast, flyttades denna 36 cm förut och bomlängden ökades med 86 cm. Masthöjden över vattenlinjen förblev 14,5 m.

Tanken med Linjett 32 var att göra en segelbåt som var maximalt lättdriven, för att därigenom kunna ha små segel och lågt mätetal och ändå vara snabb. Hon har, trots allt, ett för sin tid fylligt akterskepp och ett tilltaget reservdeplacement som bär upp när det behövs, och till detta fick hon ett slinkt förskepp för att få bra krysssegenskaper. Oftast har partialriggarna sina plusgenskaper fartmässigt på halvvind och slör – tack vare det stora storseglet som dessutom är fullt kontrollerbart med bommen – medan mastheadriggarna är snabbast på läns och lätt kryss tack vare sina stora, effektivt dragande försegel.

Men det är inte stora skillnader vi talar om mellan riggtyperna, det finns flera exempel på motsatsen i t ex tävlingssammanhang. Som bevis på motsatsförhållanden är också att hon fått ett LYS-tal som hon



Inredning av klassiskt 70-talssnitt på Linjett 32, om än av högre kvalitet än hos många andra båtar. Akterkabin var det inte tal om att försöka prångla in på de här båtarna, däremot fanns oftast en stickkoj in under sittbrunnen bakom nav-bordet. Den bildar en bra sittplats vid nav-bordet, som dubblar som avställningsyta för pentryt mitt emot.



lätt lever upp till på kryss men har svårare att leva upp till på länsen. LYS-talet är 1,12 men borde nog i ärlighetens namn vara någon hundradel eller två lägre.

STORSKOT PÅ RUFFTAKET

Redan från start fick hon sitt storskotsarrangemang på rufftaket, en lösning som ofta diskuteras men som trots allt bör uppskattas när det gäller den här båten, för det fungerar både funktionsmässigt och trimmässigt. Fördelarna är ju helt uppenbara, då man slipper storskotet och dess skena i sittbrunnen.

Efter -81 fick hon också självslående fock som standard, en lösning som fick många efterföljare i storlekssklassen.

Sittbrunnen, som är relativt djup, fungerar utmärkt med sin T-form. Genom att hjärtstocken kommer upp helt nära aktere bänken är den inte i vägen. Rorkulten räcker ändå fram till främre delen av brunnen, så att rorsman kan sitta skyddad. Detta gav också möjligheten till rattstyrning, något som emellertid inte mer än ett 20-tal båtar är utrustad med. Vidare saknar hon bridge-

däck, på gott och ont, men i detta fall har det medfört det goda att sittbrunnens durkyta är förhållandevis stor, trots att man har sittbrunnsskottet relativt långt akterut för att få stora innerutrymmen. Vidare får man också säga att hon var en föregångare när det gällde fall- och trimfunktioner som är nerdragna till rufftaket.

KLASSISK INREDNING

Inredningen är också den klassiska med pentry och navplats vid nedgången och stickkoj om styrbord akteröver. Salongen består av en halvvinette, de båda kojerna har uppfällbara ryggstöd för stor kojbredd. Från början var all inredning helt i trä och L-kojen och toaletten låg på styrbords sida, men flyttades till babords sida efter påtryckning från den kvinnliga delen i familjen Gustavsson, som begrep bättre. Samtidigt försågs alla båtarna fr o m -82 med basinrede i plast samt toatank. Om man undantar flyttningen av L-soffan och toan till babords sida så kan man annars inte se att båtarna från -82 har basinrede i plast, eftersom alla plastytor är täckta med

dels trekvartsfabrikat. Visserligen är 98% av alla självbyggen gjorda med byggsatser från varvet, men alla har inte tummen på rätt plats och det gör att man nog först och främst bör ta reda på om båten är ett självbygge eller ett varvsbygge, om nu den nuvarande ägaren inte känner till detta. Det bör han ju göra, men det kan vara klokt att ändå ringa till varvet och kontrollera uppgifterna. De har ganska god koll på i vilket utförande båten levererades beträffande motor, segel, riggutförande m m och vem det var som köpte den och om varvet kanske senare skötte underhållet. De kan till och med ge dig goda råd innan du bestämmer dig för att eventuellt köpa båten och om vad du i det specifika fallet bör se upp med beträffande förslitnings-skador eller dylikt, eller om du lugnt kan förhandla vidare med säljaren.

MOTORERNA

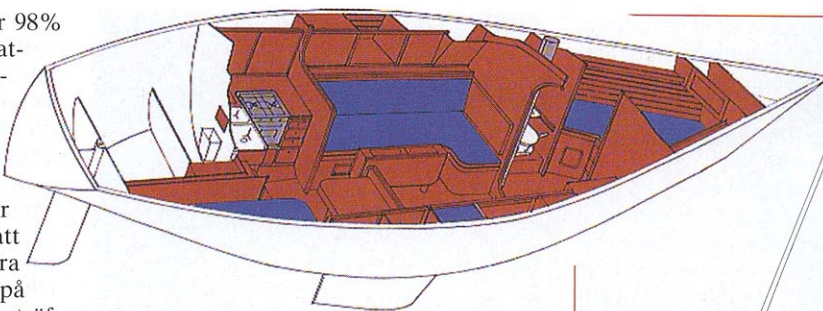
Under hela perioden förekom det vanligtvis två motormärken, Volvo Penta och Yanmar. Av Volvo Penta var det först MD7 som var vanligast, sedermera blev det 2000-serien och slutade med 2002 120S 18 hk. Här får man se upp med de äldre järnpropellrarna som rostar, och självklart bälgarna. De gamla MD7:orna har enligt uppgift i de flesta fall fungerat bra och har fortfarande livslängd. En del har på senare tid blivit utbytta mot starkare varianter.

Av Yanmar-motorerna förekom främst 2 GM som på slutet hade beteckningen 2 GM 20 F/SD 20 på 18 hk, men det förekommer också både Yanmars 12- och 15-hästare med rak axel, där också i några fall 12-hästarna blivit utbytta mot starkare modeller. Av alla de båtar som från mitten på -80-talet levererades med Yanmar-motorer har samtliga sötvattenkylning, vilket var standard på de flercylindriga varianterna. Något som inte var fallet med Volvo Penta.

Bara något dussin Linjett32:or har rak axel, resten har segelbåtsdrev. Av de som valde rak axel förekommer både Yanmar och Volvo Penta. Några av dessa har på senare tid bytt ut sina motorer till kanske både ett starkare utförande, men också samtidigt gått över till segeldrev. Än så länge håller motorerna mycket bra, har det visat sig, men det finns de ägare som bytt ut sin gamla 12-hästare mot en ny och starkare motor. Det är ju samtidigt så, att oavsett vad man finner för motormärke, modell eller variant under motorhuv, så finns också de ägare som skäms och får 'Ågren' när du lyfter på motorluckan. Så här gäller det att se upp som beg-köpare, för viktigast av allt när det gäller motorer på alla äldre båtar är ändå skötsel och underhåll.

VAD KOSTAR EN LINJETT 32?

När hon kom kostade hon ca 220.000 kr, och en sådan båt står idag i mellan 250.000 och ända upp till 330.000 kr, och det sistnämnda kan ju tyckas vara i mesta laget. Men faktum är, att en uppsättning nya segel och, som tidigare nämnts, en ny motor, går på minst 120.000 kronor bara det. Var priset skall hamna avgörs helt och hållet av i



vilket skick segel, motor, spis- och värmeanläggning m m befinner sig i. Jag har kollat en del priser och som exempel kan nämnas att en -79 års modell med mastheadrigg och nyrenoverad motor såldes för 320.000 kr helt nyligen.

Med andra ord, är grejerna i bra skick så kostar det och det blir gärna överpriser. Vad jag menar är, att när båten är topprenoverad så får säljaren kanske ut en och en halv gång mer än vad renoveringen kostade. Samtidigt kan den händige göra klipp. Bara en ny dynsats går på minst 16-17.000 kr, men om man själv renoverar dynorna kostar det inte ens hälften och samma sak är det med motorn. Och vilken båtägare har inte kunskap i slipning och förnissning.

För att ta ett exempel från -82, då det blev basinrede och standardiserad rigg, så kostade hon då 260.000 kr och idag runt 350.000 kr. Men även den här damen har hunnit bli 16 år och måste bedömas från fall till fall. Men å andra sidan borde hon rimligtvis fått ett helt nytt segelställ under senare tid, och kanske har också motorn fått en mindre renovering, och det är värt mycket. Om inte, så pruta.

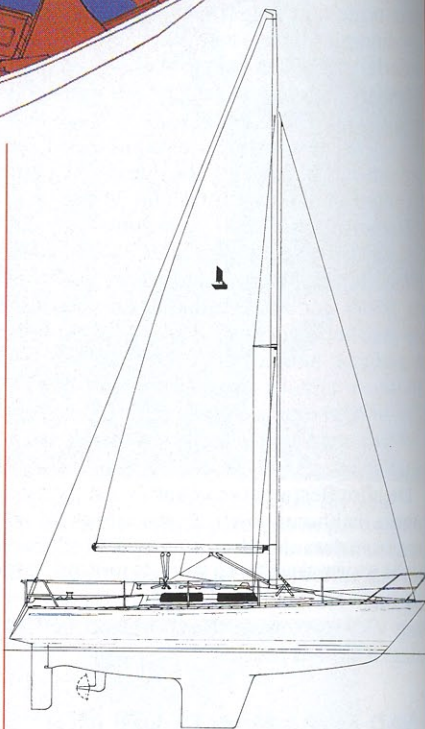
En ny, utrustad båt från -91, som då kostade 525.000 kr, kan man idag kanske köpa för 475.000 kr, och det kan förefalla lågt. Men inflationen har också varit låg under den här perioden, samtidigt måste hennes segelställ snart börja bytas och motorn få en större serviceöversyn, och det här kostar. Vidare finns det ytterligare en avgörande faktor i just detta exempel, och det är att antalet köpare med en halv miljon kronor i fickan är betydligt färre än de som bär på en kvarts miljon, och det vet köparen mycket väl.

De båtar som såldes på -90-talet faller nu i pris, så var det inte på 70- och 80-talet. På den tiden tog det bara 4-5 år så var begagnatpriset uppe i nivå med det gamla inköpspriset. Men avgörande för den kommande prisutvecklingen blir den framtida inflationen och den har det senaste året varit ca 2% på den här marknaden.

Det viktigaste är ändå, att produkter med kvalitet har alltid lönat sig, därför har det heller aldrig varit en dålig investering att köpa en Linjett 32.

Skulle man bygga en ny Linjett 32 idag – formarna finns kvar – så skulle hon kosta runt 640.000 kr i basutförande. Men det behövs nog ytterligare 60.000 kr för att göra henne komfortabel och välrustad, och det påstår jag är en dålig affär. Utvecklingen går framåt och för ca 100.000 kr till får man en ny Linjett 33. Och det lovar jag er, det är en helt annan båt.

Ronald Rybbe



Linjettförbundet

□ Linjettarna i alla förekommande storlekar har sina klara marknadsandelar i de östra delarna av Sverige och måste därför betraktas som ostkustbåtar. Det enda goda med detta är att de flesta ägarna befinner sig relativt nära varandra. Trots det ringa antalet Linjetter totalt sett är det därför lätt för ägarna att hålla kontakten via sitt klassförbund. Linjettförbundet har ett drygt 80-tal ägare anslutna och på sedvanligt vis träffas man och umgås. Man har inte delat upp ägarna i båtstorlekar, utan här är alla välkomna.

Ärligen förekommer det en familjekappsegling med kvinnlig rorsman samt avslut med krafter. Varje år ger man också ut två utgåvor av Linjettbulletinen, har ett möte hos Rebellsegel med trimtips och erfarenhetsutbyte, samt en föredragsafton med någon känd och intressant föreläsare inom seglingsporten.

Vidare arrangerar man också sedan länge Linjettmästerskapen, som är poängseglingar i ett antal tävlingar under seglingssäsongen. Utöver detta förekommer också något som kallas Rosättraregattan i varvets egen regi.

Intresserade kan ta kontakt med Torbjörn Lindmark, telefon 08-510 253 52.

Data Linjett 32

Längd ö a	9,48 m
Längd v l	7,40 m
Bredd	3,11 m
Djupp. ca	1,70 m
Depl. ca	3,7 ton

Segelyta partialrigg:	
Storsegel	24 kvm
Genua 1	28 kvm
Fock	16 kvm
Spinnaker	64 kvm