

Laurinkostersällskapet

Årsmötet ...

... hölls lördagen den 12 november 2011 på Alishan India Restaurang & Bar i Stockholm. Fjorton personer närvarade. Det viktigaste ur protokollet:

Medlemsavgiften förblir 100 kronor per år. Verksamheten har gått med 1 kr överskott och kassabehållningen uppgår till 7592 kr. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet. Till sekreterare omvaldes Rune Olsson för ytterligare 2 år. Till redaktör omvaldes Lars Bergman för 2 år. Övriga i styrelsen sitter ytterligare ett år. Till valberedning inför nästa årsmöte valdes Anders Lundberg och Gunnar Vagerstam. Datum för seglingsträffar 2012 fastställdes till **2-3 juni** i Norrviken och **15-16 september** i Finnhamn. Styrelsen fick i uppdrag att arrangera en vinterträff i samband med båtmässan samt att förlägga nästa årsmöte i samband med höstens båtmässa.

En träkosterseglares höstfantasier

Långedrag, i senare hälften av mars år 2010.

Det är redan sena eftermiddagen, dagsljuset håller på att bli svagare och hav och himmel utanför GKSS hamn skiftar i blågrå pastelltoner. Egentligen borde jag inte vara här i Långedrag, utan redan i Stockholm, i bilkön till Viking Lines färja till Helsingfors. Har varit nere i Dresden, i forna Östtyskland för att köpa en ny bil, nåja 10 år gammal, men bilar är dyra i Finland.

Men färden har gått vidare hemåt, via arbetsbesök i Holland och besök hos Toplicht, båttillbehörsaffären specialiserad på tillbehör till klassiska båtar i Hamburg. Och nu befinner jag mig alltså i Götet. För att med egna ögon få bekräftelse på Runes berättelse.

Här i GKSS hamn, i den kyliga vinden från havet, kammar jag dock noll. Bara några enstaka båtar av modernare stuk ligger i sjön, så som de blivit lämnade hösten innan. Några förbipasserande ortsbor har heller inget att komma med. Var den långa omvägen förgäves?

Men lite längre bort finns det en hamn till, Långedrag Segelsällskaps. Och där får jag det äntligen bekräftat; där ligger hon verkligen,

livslevande vid kajen, den stora laurinkostern i mahogny, *Nautical!* Men i nedgången skick. Några gamla presenningar, som förhoppningsvis gett överbyggnaden, sittbrunnen och en del av däckets lite skydd mot vinterns väder och vind, gör att jag inte får så bra överblick. På kajen ligger en hel del medfaren utrustning, som tycks tillhöra båten.

Men vilken båt! Stor är hon, Rune hade uppskattat runt 40 fot, det kan stämma. Men det är svårbedömt, då det inte finns något att jämföra med. Förutom de tyskflaggade *Hetairos/Roderick* och *Gaudeamus* har jag aldrig sett en så stor laurinkoster. Och tänk att man aldrig stött på henne någonstans i litteraturen heller! Nåja, det beror väl på att hon befann sig i Norge som ny, och sedan på Västkusten. Och den svenska båtpressen förefaller mig också, att åtminstone tidigare, ha varit mera ostkustcentererad. Detta är solklart en helt unik båt, som i ensamt majestät ligger vid kajen!

Skrovlinjerna påminner mycket om L32:ans, och också min egen båts (*Casella II*), men hon är lite högre i förskeppet, med något mera fallande stävlinje, och kanske också något smalare i förhållande till längden. Förutom ett litet dog-house är däckets flush från för till akter, med skarndäcket som fortsätter även runt sittbrunnen. En kraftig fotlist som löper ända till förstäven bidrar till det lite fartygsaktiga intrycket. Trots det nedgångna skicket, ser man även på många detaljer att detta varit ett praktbygge! Jag försöker ta några bilder med min mobiltelefon, men det skulle krävas vidvinkel, och dagsljuset är redan för svagt.

Nu borde man få tag på namnet till ägaren till denna båt. Jag vandrar iväg till föreningens klubbhus och fotograferar en skylt med namnen på funktionärerna i föreningen. Via dem kan jag kanske senare per telefon få kontakt med ägaren till *Nautical*.

Men jag dras tillbaka till hamnen, jag vill än en gång beskåda den stora laurinkostern. På återvägen frågar jag några förbipasserande om de känner till något om *Nautical*, men får ingen hjälp. Försöker memorera det jag ser.

På vägen tillbaka till bilen ser jag en karl komma ut från en trädgård. Värt ett sista försök!, jag hejdar honom. Och nu får jag verkligen napp, och tack för mödan! Han vet att ägaren heter Rolf Edlund, och han pekar ut en villa ovanför hamnen, bakom den ligger ägarens hus. ”Friskt vågat, hälften vunnet!” tänker jag och promenerar igenom några trädgårdar,



Nautical. Foto Rune Olsson.

för att komma fram till trävillan där *Nautical's* ägare skall bo. Lite båtprylar i trädgården indikerar att jag funnit rätt. En äldre dam, som tydligen är ägarens hustru, berättar att de strax inväntar gäster, men visst, hon kallar på mannen. Denne uppenbarar sig i dörren. Rolf är uppenbarligen litet förundrad, då en vettfrämmande finne plötsligt uppenbarar sig en fredagskväll och börjar, lite svävande, snacka laurinkoster. Men det finns väl knappast två seglare, som inte finner en gemensam tråd, och snart utspinner sig en, tyvärr alltför kort, pratstund.

Det visar sig att båten är en systerbåt till *Staika IV*, Sture Rödéns berömda plattgattade 38-fots havskryssare. Men *Nautical* är alltså byggd med kosterakter. Båten byggdes av Karlssons Båtbyggeri i Sanda, Strängnäs, i mahogny och iroko på ek, och löpte av stapeln år 1967. Uppenbarligen hade man konsulterat och fått viss hjälp av Rosättra Båtvarv, då de ju byggt *Staika IV* några år tidigare. Inredningsdispositionen är också densamma klassiska för bägge båtar, med stickkojer akteröver och sjökojer bordvarts i salongen. Men *Nautical* har partialrigg, till åtskillnad från *Staika IV*, som har mast-head rigg.

Rolf Edlund hade seglat sommaren innan till Hebriderna och han tyckte att vi borde befinna oss i

Medelhavet med våra båtar, istället för här i snålblåsten! *Nautical* hade legat i sjön över vintern, hon hade stått i en hall en tidigare vinter, men det var för torrt. Mycket mera än så blev det inte, men jag var i varje fall välkommen att komma igen i fortsättningen.

Lite omtöcknad vandrade jag tillbaka till bilen i skymningen. Vilka förväntningar hade jag innerst inne haft, hade jag förväntat mig att han kanske skulle bjuda ut båten till salu? Uppenbarligen hade han inga sådana intentioner, men jag hoppas han skulle ägna underhållet lite mera tid i fortsättningen.

Nästa dag bjöd på lite annorlunda spänning, vått väderlag och snö i Värmlandsskogarna, sommardeck under nyförvärvet.

Rune, nu jag har sett henne!

Det var kul att vid följande laurinkosterträff kunna berätta om för Rune att jag verkligen fått se den stora laurinkostern, *Nautical*! Men båda kände vi oss ledsna över att förfallet antagligen fortgår och att framtiden för *Nautical's* del i bästa fall förblir oviss.

Intressant kontakt till Jørgen Brems

I slutet av sommaren 2011 är jag igen i mejl-korrespondens med Jørgen i Köpenhamn, och vid ett tillfälle berättar han att en holländare varit i kontakt med honom, och frågat efter formarna till L38:an. Uppenbarligen var han intresserad av att sätta igång nyproduktion av båttypen! Men senare hörde han inte av sig mera.

Trä eller glasfiber?

I flera somrar har vi seglat med *Casella II* och njutit av hennes fantastiska seglingsegenskaper, och därutöver är hon också väldigt välplanerad under däck och funktionell under gång. Yngve Cassel hade ju seglat sin första *Casella* över Atlanten, och hade säkert bra insikt om hur en fungerande inredning skall utformas.

Men utan att gå in på alla detaljer, har jag lärt mig att en över 50 år gammal träbåt kräver kontinuerlig omvårdnad och även strukturella ingrepp, för att bevaras i gott skick. Och detta tenderar att bli en både personlig och finansiell resursfråga.

Träbåten bör nog också seglas lite försiktigare än en motsvarande systerbåt i glasfiber, vilket man även får beakta, ifall man drömmer om att utsträcka sina färder utanför Östersjön. Då vi därtill i fortsättningen hoppas på att tillbringa mera tid ombord, än vad som hittills varit möjligt, skulle det inte heller kännas fel med lite mera utrymme ombord. Allt detta kommer att få avvägas mot träbåtens svårslagna charm.

Mot denna bakgrund tyckte jag att holländarens förslag lät intressant. Det har ju bara byggts ett drygt dussin L38:or, och det tycks vara ytterst sällan någon är till salu. Ifall det nu skulle gå att köpa båtarna i någon form av halvfabrikat, kunde man säkert spara in en hel del pengar, i form av arbetskostnad, men också då en hel del bra utrustning även går att uppbirga som begagnad, allt ifrån motor och rigg, till däcksutrustning osv. Men holländarens L38-projekt tycktes alltså inte materialiseras.

Kunde en ny laurinkoster se dagens ljus?

Tanken om en lite större laurinkoster i glasfiber fascinerade mig.

Någon storasyster till glasfiberkostrarna har ju egentligen aldrig seriebyggts på varv. Lite märkligt egentligen, då båtstorleken fortsatte att växa under den tid då de sista laurinkostrarna byggdes. Jag upplever, och ni är säkert flera som instämmer med mig, att ingen annan båttyp på samma unika sätt förenar sjövärdighet, styrka och seglings-egenskaper.

Men Arvid Laurin hade förstås i början av 80-talet kommit upp i rätt hög ålder, och havskappseglingen gav ju via mätreglerna upphov till en helt annan typ av båtar. Arvid var inte sen att högljutt protestera, då han insåg åt vilket håll utvecklingen skulle gå. Fortfarande levde man i tron, att man även kunde semestersegla med kappseglingsbåtar och vice versa. Senare insåg man att detta inte mera fungerade, men nu kom cruising-båtarna att utformas s.a.s. inifrån utåt. Inredningskonceptet blev ledstjärnan, skrovets utformning, seglings- och sjöegenskaperna kom i andra hand. Resultatet ser vi överallt idag, men uppenbarligen styr efterfrågan, påverkad av nya levnadsvanor, utvecklingen, och det är många faktorer som spelar in, inte minst de ekonomiska.

Men frågan kvarstår; vill alla ha det så? Kunde det idag, vid sidan av denna "main stream", även finnas en efterfrågan på en välseglande, riktig sjöbåt? En lite större laurinkoster.

Då mina tankar kretsade i dessa banor, erinrade jag mig den fina kostern i Långedrag, *Nautical*.

Kunde det gå att låna den båten, för att göra formar till att bygga nya systrar i glasfiber? Då skulle ju den båten leva vidare, och den ultimata långfärdsbåten kunde vara född!

Jag måste genast framhålla att jag inte har någon erfarenhet av att bygga en båt själv, och skulle knappast gå hem med det heller. Ett halvfabrikat kunde jag kanske ändå slutföra, med lite assistans.

Förutsättningen vore att det fanns intresse för att bygga ett antal systerbåtar till laurinkostern *Nautical*, men i glasfiber, och att det gick att komma överens med Rolf Edlund att till en skälig ersättning låna *Nautical*, för att göra gjutformar till skrov och däck. Och den tilltänkta båten, en moderniserad koster i glasfiber, skulle alltså få ungefär följande dimensioner:

Löa 11,60 m, LVL 10,00 m, B 3,10 m, Djup ca 1,80 m, Depl. 8-10 ton, kölvikt 4,5- 5 t., SA ca 70- 80 m².

Men att beskriva processen, hur man härifrån kunde gå vidare, från byggandet av pluggarna till det då de första båtarna vore sjösatta, skulle kräva ett mycket omfattande förhandsarbete och detta är ett så komplext ämne, att det inte finns plats eller möjlighet att här gå in på allt detta. Tillvägagångssätten är många, och säkert kunde man ta till vara en del av erfarenheterna som de, som tillsammans med Miguel Soller, byggde L31:orna och L38:orna, innehar.

Jag har alltså inga kalkyler för vad det kunde kosta att bygga en "Laurinkoster 38 *Nautical*". Här spelar byggnadssätt, materialval och dimensioner förstås in, därtill val av utrustning. Och arbetskostnaden,

fördelad på egen insats och utomstående hjälp. Men klart är att billigt vore det inte, oavsett!

Tankar kring ”Drömbåten”

Då jag alltså inte kan gå in på djupet på dessa frågeställningar, övergår jag istället till tankarna om hur ”Drömbåten” kunde utformas och disponeras. Den fortsatta beskrivningen är inte heller prövad mot ritningarna på båten, utan bygger helt på min egen uppskattning om vad som rimligen kunde inrymmas inom de tidigare angivna måtten för en båt av denna typ.

Alla har väl någon gång drömt om att bygga eller låta bygga sin egen båt, och därigenom, på basen av de egna samlade erfarenheterna, skapa sig sin drömbåt. Detta kan man läsa om i SXX:s gamla årsböcker, i synnerhet i de från träbåtsepoken. Då var det möjligt för beställaren att, i samråd med varvet, utforma båten enligt egna önskemål, ofta baserade på just erfarenhet av tidigare båtar. Det var en lång och givande process. Ofta hände det väl att båtbyggaren fick dra gränserna för vad som var möjligt och fungerade i praktiken. Ändå hade beställaren helt andra möjligheter att få sina önskemål förverkligade, jämfört med idag, då båtbyggandet långt har övergått från hantverk till en industrialiserad process.

Men för ”självbyggaren” kunde läget vara annorlunda, och jag tar mig alltså friheten att fantisera vidare.

Skrov

Skrovlinjerna skulle alltså vara de samma som för *Nautical*.

I materialvalet skulle jag lägga ner mycket arbete på att använda material som ger bra hållfasthetsvärden, mätta i draghållfasthet, elasticitet, utmattning, punktbelastning o.s.v., och bästa skydd för fuktinträning samt bra värmeisolation. För ändamålet vore det värt att, i mån av möjlighet, anlita den bästa tillgängliga expertisen. Materialen har utvecklats så mycket under de senaste decennierna, att det är skäl att undersöka vad marknaden erbjuder idag.

Idag har man dock utnyttjat de nya materialens bättre egenskaper till att gå ner i dimensioneringen, för att spara på material och i vikt och därmed kostnader. Jag tycker ändå att man inte borde utmäta denna vinning i full utsträckning på detta sätt, utan istället bibehålla ordentligt tilltagna dimensioner.

Även vid konstruktionsplaneringen skulle jag förstås sträva till att också konsultera denna expertis. Här avser jag frågeställningar gällande t.ex. var sandwich- versus enkellaminat lämpar sig bäst, användning av långsgående stringers, knän, balkar o.s.v. Erfarna båtbyggare har ju praktisk

kunskap och insikt i vad som fungerat, men vid sidan av det, är det säkert intressant att ta del av den specialkunskap som man t.ex. på Baltic Yachts besitter på området. De har alltid hållit sig väl framme i utvecklingen. På det marina Karlskronavarvet (som ju även byggt L32:or!) innehar man ju också stor konstruktions- och materialkunskap, samt erfarenhet av krävande båtbygge. Självfallet underlättar det, om man har tidigare kontakt till denna typ specialister.

Med detta samlade kunskapsbagage kunde ett utomordentligt starkt och styvt skrov erhållas, med potential att klara de utmattningsproblem som uppstår vid långa perioder av gång i svåra sjöförhållanden och de punktbelastningar som eventuella kollisioner eller grundstötningar innebär.

En klubbkamrats 40-fotare blev vrak, då han strandade på ett korallrev i Polynesien, men Göran Cederström klarade sig bättre med den bättre dimensionerade, långkölade *Tua-Tua* i motsvarande situationen.

Och besiktningsman Conny Zetterberg berättade om hur positivt överraskad han blev vid upprustandet av L38:an *Asynja*. Båten hade seglats på världshaven, och detta hade självfallet lämnat sina spår. Men konstruktionsmässigt var båten helt intakt, vilket är högsta betyg och rätta måttstocken, tycker jag!

Bra material kostar mera, men skrovets och däckets andel av helhetspriset är trots allt mindre än man kanske föreställer sig. Spara in på all den där andra utrustningen istället, och överväg noga vad du bär ombord!

Detaljerna gör ju båten, säger man. Jag skulle också vilja ha en kraftig avbärarlist i teak eller iroko, med utanpåliggande metallskena, i stil med den på L32:an, men några dimensioner grövre.

Köl

Kanske kunde kölvikten ökas något, till 4,5-5 ton. Arvid Laurins båtar brukar ju bli tyngre än på ritningen, och därigenom kunde man komma närmare den ursprungliga konstruerade barlastandelen. Detta är ju också till nytta, om man vill öka segelytan lite. Detta återkommer jag till.

Jag föredrar en gjutjärnsköl, den utgör ju en naturlig urstark längsgående balk, som p.g.a. sin längd också upptar de neråttryckande krafterna från masten. Gör man en I- formad mastfot, med urtag för bottenstockarna, kan kölbultarna fästas i denna. Mastfoten kan ytterligare styvas upp med lodräta tvärställda ”väggar”, mellan I:ets horisontella delar. Järnkölen kan med fördel sträcka sig ända bak under rodret och rodertappen, som får en säker fästpunkt i denna.

Däck

Konstruktionsprinciperna vore de samma som för skrovet, försök anlita bästa expertisen. Och dimensionera så, att man kan känna sig fullständigt trygg i alla lägen och slipper se däckets röra på sig, då man sitter på muggen till havs.

Layouten vore densamma som på *Nautical*, flush-däck med litet dog-house och med skarndäck även runt sittbrunnen. Däcksluckorna skulle jag göra med lite upphöjning, kanske 50 mm från däckspanet. Detta bidrar till att undvika läckage och ger lite extra ståhöjd i skansen. Goyot hade väldigt kraftiga och bra däcksluckor på 70-talet, som garanterades vara helt täta även vid kapsejsning. Något i den vägen vore önskvärt.

Förtöjningspollarna borde vara så vältilltagna, att de rymmer 3 kraftiga förtöjningslinor samtidigt. Även relingslistens klys bör dimensioneras på samma sätt, annars blir de problem med springförtöjning i hårt väder. Pollarna bör även vara så starka och så välförankrade, att de håller för lossdragning vid grundstötning och för bogsering vid farter över skrovfart i grov sjö.

Jag vill gärna ha en hög och kraftig fotlist i teak, som löper från stäv till stäv. Denna ger bra stöd för foten och förstärker det fartygsmässiga intrycket.

Planera för placering av skotskenorna, med skotskenor för kutterfock och stormfock på däck. Ett par däcksvinschar är även bra, kan användas vid revning, spinnakerföring, förtöjning med spring etc.

Dorade-ventiler ger bra ventilation i båten. Kraftiga däcksglas ger ljus under däck.

Fönsterventilerna i däckshuset skall vara små och kraftiga.

Däcket kan gärna, för bästa halkskydd, kläs med däcksmatta typ Tredmaster eller liknande.

Sittbrunn

Skarndäck även utanför sittbrunnen underlättar att röra sig från för till akter och förhöjer också båtens utseende, tycker jag. Samtidigt begränsas sittbrunnens bredd. I förlängningen ger detta mindre volym, bra om sittbrunnen förfylls, samtidigt som en alltför bred durk undviks, vilken blir obekvämt vid krängning.

Sittbrunnens bänkar skall hålla tillräcklig höjd från durk, inte som på min båt, där man sitter som i baksätet på en japansk bil från 70-talet! Rorsmansbänken kan vara tvärgående. Förom skotbalken är bänkarna längsgående och övergår i ett bridgedäck, som även har självlänsrör. Förfylls sittbrunnen helt, sjunker vattennivån snabbare till bänknivå, då man har totalt 4 självlänsrör.

Trots stickkojer, bör det bli plats till stuv under bänkarna, för t.ex. förtöjningslinor, fendrar och några bränsledunkar.

Sittbrunnssargarna skall ha tillräcklig lutning och höjd.

Under akterdäck finns även stuv, denna kan plastas, så att ett kollisionsskott erhålles.

Nedgångsluckorna bör göras så kraftiga att de står pall för överbrytande sjö och kapsejsning. Ofta ser man att ramverket som luckorna vilar emot på insidan av ruffskottet är alldeles för svaga för att tåla dylika belastningar. Ramarna kring bägge sidor av nedgångsöppningen kunde med fördel göras i ett stycke, och i 4-5 mm stål, varvid de kunde bultas samman.

Fyra stycken genuavinschar av samma storlek är önskvärt på en båt av denna storlek och displacement. Då kan rorsman bekvämt skota förseglet vid ensamsegling, och vid förtöjning får man bra anhåll med akterlinan runt vinschen, och det blir därtill lätt att sträcka upp aktern, även då vinden tar i.

Motor

Till motor föredrar jag en lågvarvig diesel med stor cylindervolym utan turbo.

Propelleruttaget i rodret bör utformas så att det finns plats för propeller på minst 20", propellern gärna med flöjlande blad. Ja, propellern blir dyr, men den är A och O för framdriften, och också för manöverförmågan. Med rätt kombination, bör det gå att klara sig utan bogpropeller.

Motorinstallationen bör även utföras så kraftig att den inte kan lossna vid eventuell kapsejsning.

Inredning (akterifrån föröver)

Bordvarts vid ingången stickkojer på bägge sidor, dieseltankar under dessa. I taket på SB koj extra stuvfack för sjökort. Förom stickkojerna garderober för sjöställ respektive ytterkläder till SB och BB. Innanför dessa längsgående kistbänkar, via vilka man även kliver upp till de rätt högt placerade stickkojerna. Man kan också sitta på i kistbänkarna i dåligt väder, med bra kontakt till sittbrunnen, eller brassa käk. I bänkarna rymms batterierna, nära till motor och instrumentpanel.

Eventuellt extra dieseltank under durken.

Motorn på sedvanlig plats, under sittbrunnen, eventuellt delvis under kort motorhuv. Stor manuell länsypump under nedgångstrappan. Stuv för verktyg under bridgedäck.

Förom garderoberna längsgående navigationsbord till SB, stort nog för enkelvikta sjökort, plus lite till, och bordvarts strömpanel och plats för instrument och böcker. Under hela navbordet djup stuv för

sjökort och därunder långa draglådor. Utdragbar skiva att sitta på vid navigationsbordet.

Mittemot, till BB längsgående, djupt pentry, med plats för sedvanlig pentryutrustning och dubbla diskhoar. Djupa skåp med skjutdörrar under skarndäcket. Personligen kan jag undvara ugn, men detta är en smaksak. I pentryt skulle jag kopiera en massa praktiska detaljer från *Casella II*, som det inte finns plats att gå in på här.

Durkarna görs rätt smala, för erhållande av god ståhöjd, och också så att man vid krängning kan stå på den garnerade båtbottnen/sidan och då ha plan yta under fötterna. Underlättar även mycket vid omklädning under gång. Halvskott mot salongen (2 x 12 mm).

I salongen längsgående koj till BB, med hyllor ovanför. Ryggstödet på gångjärn går att lyfta, så att en extra kojplats erhålls på denna och underkojen breddas. Till SB längsgående koj, med sjökoj ovanför, stuv under. Salongskojernas höjd tas till så att även en längre person slipper sitta med knäna under hakan. Även djupet görs tillräckligt, för bra ergonomi.

Vattentankar under salongskojerna. Alternativt även vattentankar under durk, men då bör i konstruktionen beaktas att avståndet mellan bottenstockarna ökar. Annars stuvlådor i rostfritt för proviant under durken.

Klaffbord midskepps, kan skjutas åt sidan för friare passage.

Salongsskottet av 2 x 12 mm plywood med rundad öppning och hög tröskel och dito marginal mot däck. Förom detta toalett till SB, med längsgående toa mot längdskeppsskottet, skåp bordvarts med handfat framför.

På BB-sidan dubbla garderober. Masten hamnar antagligen inne på toaletten strax förom huvudskottet. Röstjärnen på stora kraftiga knän och mot huvudskottet. Knäna förbinds i längdskepps i längsgående stringers och tvärskepps med kraftiga däcksbalkar, som upptar den hopskjutande kraften från vanten. Tie-rods från mastkranen till mastprofilen. Allt detta för att slippa slack i läriggen och därmed även i förstaget.

Förom toalett- och garderobskotten (konstruktion som huvudskottet) skans med längsgående kojor. Kojerna byggs så högt och görs så breda att de rymmer segelstuv under. Ifall tillräcklig plats finns, görs draglådor under huvudändan av kojerna för verktyg.

Förom skansen stuv för linor, skot m.m. och upptill ankarbox med dränering. Skottet mot stuvén görs så att det kan förseglas/ göras vattentätt vid behov.

Rigg/segelplan

Nautical har en partialrigg, men jag har varken sett den på ritning eller i verkligheten. På en båt, med potential att seglas över världshaven, skulle jag ändå föredra en mast-head rigg, och för extra säkerhet, en 2-spridarrigg med dubbla undervant, mellanvant och toppvant. Dubbla akterstag, fästa i mycket kraftig push-pit, förstag i topp, som är fäst på ett peke ca 1,3 m från stäv. Från övre spridarna ett löstagbart kutterstag som går till en fästpunkt vid förstävén, på detta stag kan en hårdvindsflock föras. Som motkraft till kutterstaget, backstag som sträcks upp via block på akte vinscharna. Längst ut på ändan av peket en kraftig ögla, i vilken en gennaker eller liknande segel kan halsas. Riggens dimensioneras för oceansegling, infästningen av stagen ("röstjärnen" på masten) bör göras så att de motsvarar kraften för respektive vajerdimension.

Alla mastbeslag i rostfritt syrafast stål, med bra isolering mot mastprofilen. Inga böjda T-terminaler till stag och vant! Skivblocken i masttoppen i metall och av tillräckligt stor storlek för säkerhet och minsta friktion. Avlastare i bommen för akterliksträckare och 3 revlinor. Igenomgående lattor i storseglet och lazyjacks.

Utrustning

Personligen hyllar jag KISS- principen, Keep It Simple, Stupid! Seglingen skall ju i grunden vara en naturupplevelse, och ifall jag istället använder tiden till att koncentrera mig på avläsandet av displayer, lusläsandet av svårbegripliga manualer och grips av stress över att batterispänningen inte räcker till, eller att en massa komplicerade grejer går sönder i tid och otid, ja, då har jag förfelat målet. Och plöjt ner en massa extra pengar dessutom.

Nej, jag väljer bort möjligast mycket och manuellt framom elektriskt, överallt där det är möjligt.

Vad navigationen anbelangar klarar man sig fortfarande långt med en bra kompass, logg och ekolod, kompletterade med en fast GPS och eventuellt en bärbar dito i reserv. Detta åtminstone inom Östersjön. Tidigare kunde det öka säkerhetskänslan att ha en VHF-telefon ombord, men idag kan den ersättas av andra typer av moderna nödradiosändare, med lång räckvidd och överkomliga i pris. Seglar man längre kan jag förstå att navigationen kan underlättas av elektroniska sjökort, gärna i kombination med GPS och AIS.

På *Casella II* har jag 2 stora manuella länsmpumpar, den ena vid nedgången i ruffen, den andra i sittbrunnen. För att minska på antalet skrovgenomföringar har slangarna sitt utlopp i sittbrunnen. Därtill slipper man risk för sughävertverkan, ifall det gått skräp i pumpens backslagsventiler. Slangarna är kopplade till vanliga däckspåfyllningsbeslag med lock, som är

monterade igenom sittbrunnsskotten. Vid länsandet av slagvatten öppnar man bara locket först. Vill man tömma överbord, har jag för ändamålet slangar av platt typ, fästa till en hankoppling. Denna kan skruvas i lockets hongänga och slangen förs överbord.

Utöver de manuella pumparna, en elektrisk katastrofpump i reserv. Denna är också viktig därför, att den i nödfall frigör ett par händer.

Personligen skulle jag gärna ha en fast jolle ombord. En gummijolle är svår att ro, än sämre att segla. På en flush-däckad båt i denna storlek vore det kanske möjligt att ha en fast jolle på däck, men vill man ha en bomkick kan det bli knepigt med höjden, ifall man inte fäster storbommen högre upp. Men personligen gillar jag inte högt placerade storbommar, det blir besvärligare att reva och beslå seglet och man tappar i segelyta och därtill i estetiska värden. Uppvuxen med Stjärnbåt, eller Vingbåt, som den kallas i Finland, lärde man sig också tidigt att ducka för bommen. Och att aldrig stå i båten!

Att kunna ha ett par hopfällbara cyklar i ett lämpligt stuvfack ombord vore också fint. Därmed skulle "upplandet" bortom hamnarna växa påtagligt.

Epilog

Jag är välmedveten om att mina tankar kring utförandet av och utrustning till "Drömbåten" rimmar illa med strävan att åstadkomma största båt för pengarna. Min förhoppning är ändå att de kunde ge mycket båt för pengarna. Och det jag har presenterat här, är riktlinjer på vad jag skulle önska mig. I praktiken skulle man säkert få pruta på det ena och det andra och även använda begagnad

utrustning, till den del sådan går att uppbringa av god kvalitet och till vettigt pris.

Visst vore väl en L38 "Nautical" "Drömbåten"? Men mera än en dröm? Tja...

Och minns att oberoende av båtstorleken, är en sommarstuga på landbacken alltid rymligare än båten. Men stugtomten; ack så mycket mindre än havet!

Julhälsningar från andra sidan Ålandshav,

Fredrik Ekström

Ja, detta var något att fundera över. Men nog skulle man väl få plats med en liten jolle på däck. Är kicktaljan i vägen får man väl rigga en stöttetalja till relingen ("baronskot") vid de tillfällen jollen är på däck. Ankarbox längst förut är ju mindre lyckat med tanke på ökat tröghetsmoment, speciellt om man har mycket kätting. En eller två kättingboxar ungefär i höjd med masten vore att föredra, och inget hindrar från att även placera ankarspel där. Denna placering medför också kortare kablar ifall man önskar sig ett elektriskt (!) spel. Fendertar, förtöjningsändar, bergskilar och annan lättare utrustning kan med fördel placeras i boxen förut. Samt en vattenpump för spolslangen ...

En alternativ placering av stormasten ett par fot längre föröver borde skissas på för att även ketchfrälsta seglare ska bli nöjda. Detta alternativ ger ju mer plats för jolle dessutom.

Läsekretsen inbjuds att kommentera och vidareutveckla Fredriks tankar kring drömbåten. Skriv till redaktören!

Red.



Casella II, Fredriks nuvarande båt.

Avsändare: Laurinkostersällskapet
c/o Bergman
Sommarvindsvägen 14
133 32 Saltsjöbaden



En kompletterande bild till förra numrets artikel om självslående foc; Sarang ger sig av från försommarträffen i Norrviken. Foto Eva Skogman, Moana.

STYRELSEN ÖNSKAR ALLA LAURINSEGLARE EN GOD JUL OCH ETT RIKTIGT GOTT NYTT SEGLATIONSÅR 2012

Laurinkostersällskapet, ordförande Sven-Olof Lundberg tel 08-580 172 59, svenolof.lundberg@speedlan.nu
kassör Nina Nilsson tel 070-733 2131, plusgiro 468 35 75-7, sekreterare Rune Olsson tel 070-388 5555
redaktör Lars Bergman, Sommarvindsvägen 14, 133 32 Saltsjöbaden, tel 070-590 4423,
lars.h.bergman@gmail.com, webb Ragnar Hellgren
www.laurinkoster.dinstudio.se