

Seglarträff

14-15 september i viken sydost om Finnhamns ångbåtsbrygga, 59°28,8'N 18°49,9'E.

Ingen föransmälan eller avgift, tag gärna med något att grilla.

Mot Vita havet

Det har kommit till redaktörens kännedom att det under vårträffen i Norrviken diskuterades om möjligheten att arrangera en eskader till Vita Havet, en god början är att läsa en bok av någon som gjort den resan. En sådan bok har recenserats av Gunnar V.

Mot Vita havet

Med segelbåt på Dödens kanal



MOT VITA HAVET, AV DOUGALD MACFIE, NORSTEDTS

Vilken segling och vilken historiektion! Jag får boken i min hand just när jag fått bekräftelsen på att den kommande eskaderseglingen till Finland och Estland är "i hamn".

Vita havet? Minsann, jag blir tvungen blänga på kartan som återfinns i boken, tack för det! Och på den ser jag att det snirklar några röda markeringar som markerar smala kanaler mellan landmassorna.

Otroligt vad mycket jag inte kan om den nära geografin i Österled, trots att jag är född invid den finska gränsen. Boken öppnar inte bara vattenvägar okända för många av oss utan också, framförallt, nya dörrar mot den gemensamma svenska och finländska historien.

Visst, jag skulle ju kunna lämna mina eskaderkompisar, gå in i Finska viken och in i floden Neva, den väg vikingarna gick in i sjöarna Ladoga och Onega! Vore spännande, men...

Jag nöjer mig med boken, tror jag, för Dougald Macfies "Mot Vita havet" (Norstedts) är en god ersättning för oss som inte kommer så långt!

Underrubriken "Med segelbåt på Dödens kanal" syftar på Stalins 37 kilometer långa kanalbygge mellan Onega och Vita havet som byggdes av ca 100 000 straffångar och som kom att indirekt förbinda Östersjön med Vita havet. Kanalbygget beordrades av Stalin och togs i bruk efter bara 20 månaders byggtid. Hur många straffångar som offrades är inte belagt.

Dougald Macfie är nyfiken och trotsar rysk byråkrati, språkförbistring och lotskrav och når till slut Belomorsk och senare också Solovetskijöarna i Vita havet. Under den totalt 800 kilometer långa färden passerar Macfie genom slussar stora som katedraler, Europas största orörda skogar, fyra världsarv och längs hela vägen

återger han Karelsens ofta blodiga historia.

Det hela började med Google Earth. Macfie började titta på vad som fanns bortom S:t Petersburg och satellitflög över Karelen, logga in på olika sidor och fann gigantiska träkyrkor, han följde kanaler och befanns sig till sist på Solovetskijöarna ute i Vita havet, som också blev hans slutmål.

Läs boken!

Gunnar Vagerstam

www.mediamiljo.se

Dougald Macfie är journalist och författare med stort seglingsintresse, uppväxt i Bohuslän men med skotska, sjöfarande anförder. Han har tidigare skrivit Skanör-Strömstad, en kustguide för båtfolk över den svenska västkusten.

Om båtbyten i allmänhet och laurinkostrar i synnerhet (del 1)

Sensommaren 2006 köpte vi, efter ett uppehåll på närmare 30 år, åter en laurinkoster.

Min första laurinkoster var 3,2t. kostern *Lileca* med vilken Lennart Brunnhage inledde sin framgångsrika havskappseglarbana. Visserligen hade man vid starten i debutseglingen, inför Arvid Laurins vakande öga (starten gick utanför Visby hamn på den tiden), hissat spinnakern upp och ner. Men Lennarts inlärningskurva måste ha varit brant, som man uttrycker det nuförtiden, då han under den fortsatta seglingen inte bara seglade ifrån klasskamraterna, utan även ikapp och ifrån samtliga andra båtar i följande större klass! Och skillnaden till följande båt i mål i klassen var hela 7 timmar! Sålunda var det bara Wallenbergs *Refanut*, och ett par andra stora båtar som skurit mållinjen, då debutanten kom inseglande till Sandhamn!



Lileca med skeppare och besättning i Visby hamn inför Gotland Runt 1957 (ur SXX:s årskrift 1958)

Och *Lileca* var ett fantastiskt vackert litet skepp! Med sitt relativt smala skrov, den höga 3-spridar partialriggen, det lilla dog-huset och den utsträckta däcksytan, gav hon på avstånd intryck av en mycket större båt. En vackrare båttyp kan jag svårligen föreställa mig!

Under vår ägo byggde jag ett ca 1,4 m långt peke och försåg båten med en stor lättvindsgenua på hela

32 m². Denna kunde ytterligare kompletteras med en stagföck. Med *Lileca* seglade vi ifrån ”det mesta som flöt” i skärgårdarna i det lättare vindregistret. Och i en hård höstkuling forsade hon fram över Hangö Västra Fjärd, nästan oupphörligt surfande, så vattnet sprutade högt upp i luften vid båtsidorna. En sådan vild framfart och seglingsupplevelse hade och har jag aldrig erfarit sedan dess. Seglingarna med *Lileca* har lämnat oförglömliga, underbara minnen!

Båten vi köpte 2006 var Yngve Cassels berömda *Casella II*. Hon hade även totalsegrat på Gotland Runt, om än inte lika spektakulärt som hennes mindre syster. Och *Casella II*:s deltagande i Transatlantic Race 1960 hade ju gått till historien även i bokform. Så förväntningarna var högt ställda, då vi hade de härliga seglingarna med blekskenaren *Lileca* i kärt minne.

Casella II infriade våra förväntningar med råge. Man köper kanske inte en Laurinkoster om man enbart är ute efter en snabbseglare. Nej, det är då snarare den mångsidiga kombinationen av begärliga egenskaper, fångade i en och samma båt. Det är det smidiga kosterskrovet, som kombinerat med valdäcket och det näst intill flushade däcket utstrålar styrka och sjövärdighet, samtidigt som det utlovar fina seglingsegenskaper i alla förhållanden.

Casella II visade sig löpa lika lätt som *Lileca*, men var samtidigt, p.g.a. den förhållandevis större bredden och större kölvikt, betydligt styvare. På basen av erfarenheterna med *Lileca*, försåg jag även *Casella II* med ett långt peke, vilket även i detta fall ytterligare förbättrade seglingsegenskaperna.



Casella II

Den fina balansen gjorde att man slapp stötta med rodet på slören och trycket ifrån genuan långt föröver motverkade akterskeppets tendenser att börja gräva ner sig i det övre fartregistret. Roderkänslan var superb, man kände att hon reagerade på minsta utslag, samtidigt som hon var väldigt lätt på rodet. Under de åren vi hade *Casella II* var jag också delägare i en Safir, som vi kappseglade med en del. Men *Casella II* var utan tvekan klart snabbare på alla bogar, förutom på kryss.

Hon är den i särklass bästa seglaren jag ägt. *Lileca* förlorar i jämförelsen, p.g.a. sin mindre styvhet.

Att *Casella II* var särdeles välinredd för segling till havs var ju också en stor fördel under de seglatser vi företog över öppet vatten. Yngve Cassel visste, inte minst efter sina erfarenheter av atlantseglingen med sin första *Casella*, vad som fungerade i hårt väder till havs.



Klas Lindberg, "Stryman Klason", till rors på *Casella II* igen. Han var med redan på jungfrufärden från Rosättra Båtvarv hösten 1958 och hade några år tidigare krossat Atlanten med Yngve Cassel, ombord på dennes första *Casella*.

Hon hade två smala stickkojer i aktern och i salongen, bordvarts om "salongssofforna", hade hon rörkojer vars bred och djup gick att justera i enlighet med vad förhållandena krävde. Durkarna var smala, vilket gav en god ståhöjd på dryga 185 cm under dog-huset. Slaget var garnerat längs hela interiörens längd, även framför salongssofforna, vars fronter var indragna för att ge utrymme för bredare garnering. Under krängning kunde man således gå på plan yta inne i hela båten, ända ut i förskeppet, som innehöll en midskepps placerad toalettstol under skansluckan, en reservkoj till babord och i övrigt gott om stuvutrymme för segel, tågvirke m.m.. Vi uppskattade också det funktionella pentryt, med alla sina finurliga lösningar. Allt hade sin givna plats där, bekvämt till hands. Och på navigationsbordet fanns plats för de stora sjökorten, dubbelvikta, och mera därtill. Och korten gick även bra att stuva, sålunda vikta, i det rymliga bordet.

Casella II var därtill endast utrustad med logg, ekolod och GPS, vilka jag senare kompletterade med en Sailor VHF-telefon. Inget kylskåp heller, som snabbt tömmer batterierna. Med en så välseglade båt ville man ju inte gärna tvingas gå för motor, för att ladda upp batterierna. "Less is more!" var devisen.

Det var såldes ett svårt beslut att skiljas från denna goda karamell och trogna färdkamrat. Men en äldre träbåt kräver mycket underhåll, om man vill hålla henne konstant i fint skick. Och ibland krävs också

strukturella ingrepp, vilket kräver gedigen hantverkskunskap parad med gott handlag, om slutresultatet skall motsvara det Fritjof och Janne Gustafsson åstadkommit på 50-talet på Rosättra Båtvarv. Den kunskapen och förmågan saknar jag. Ett annat problem var att mina handleder och knän inte heller längre klarar av längre arbetspass i lägre temperaturer eller fukt för det normala underhållet. Det har brukat gå åt en hel del smärt- och inflammationsstillande preparat under vårutrustningsveckorna ...

Då vi dessutom skulle befinna oss utomlands under vinterhalvåret några år framöver, insåg jag att det hela tyvärr inte gick ihop mera. Droppen som kom bägaren att rinna över, var då varvet, i samband med vår sista sjösättning av *Casella II*, bestämde sig för att "myra". Detta, då det inte gick att stå emot det inflödande vattnet, trots ihärdigt pumpande med den största Whale-pumpen med dubbla bälgar, å mjölksyran steg i musklerna. Inte ens tilläggsassistans av en stor elektrisk dräneringspump, som man åkt efter från en närliggande stad, räckte till för att bemästra vatteninflödet. Och medan *Casella II* hängde i lyftstropparna, väntade andra båtar på sin tur att sänkas ner i sitt rätta element.

Att "myra"? Jo, förr i tiden brukade man täta skutorna på våren, genom att föra in myrstackar under skroven. Av undertrycket, som bildades av läckaget, sögs myrstackarna in i de öppna nåten och tätade dem. Men metoden bör väl nog anses ekologiskt förkastlig idag. På varvet hade man följdriktigt ersatt myrstackarna med sågspån, som i skopor på stång fördes under båtbottnen, där det läckte som värst. Och vips var läckaget stoppat!

Men då insåg jag att det var tid att överlåta båten till någon, som hade bättre förutsättningar att ta sig an henne.

Jag var, liksom båtens föregående ägare Björn Lundström, mycket angelägen om att båten skulle komma i goda händer. Och utgången blev lycklig. Våra goda vänner Birgitta och Leif Ehrstén är ägare till den vackra 4,5 t. laurinkostern *Ballena*. Hon är ett praktbygge, där inget hade sparats i material och arbetstimmar vid byggandet. Dottern Sabina hade 3.2 t. laurinkostern *Sayonara* och sonen Petri 4,5 t. laurinkryssaren *Garm*.

Petri hade alltid varit mycket förtjust i *Casella II*. Då jag hörde mig för om han kunde vara intresserad av att nu överta båten blev han intresserad, men samtidigt hade han händerna fulla med reparation av sitt hus och kommande tillökning i familjen. Samtidigt hade *Garm* också rustats upp till väldigt fint skick redan då hon varit i Leifs ägo. Men då Sabina med sin kille blev intresserade av en större båt, kunde den fina *Garm* hållas inom familjen och Petri kunde således överta *Casella II*.

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



Ågarbyte flankerat av L28:an Jonna, laurinkryssaren Panta Rei (ex Lileca II) och Casella II



De nya ägarna, Petri och Kaisa, akterut Leif och Fredrik

För *Sayonaras* del fann man en familj med träfolka, som var glada att byta upp sig. Men den vintern kom alltså fyra mahognylaurinare att stå på familjens villatomt i Kalkstrand i Sibbo! *Ballena* står i ett fint båtskjul med mansardtak, som Leif egenhändigt byggt med assistans av familjen. Den byggnaden är så vacker att den borde kulturmärkas! De andra båtarna får nöja sig med egna presenningsskjul. Den delen av tomten där båtskjulet står och där båtarna övervintrar kallar vi skämtsamt för KBV, Kalkstrands Båtvarv! Och fukthalten är så bra, i skydd av en hög bergsknall och granskog, att *Casella II* inte läckte alls vid sjösättningen i maj. Utan att myra!



Casella II, sjösättning vid KBV

Men hur gick det för oss?

Vi fann en ny båt, som stått invid en åkerkant de senaste åren, långt ute på Mön i Danmark. Presenningarna, som för länge sedan blåst bort, blottade en L32:a, av modell MK III. ”Men det är en annan historia!”

Fredrik Ekström

Försommarträffen i Norrviken var både varmare och mer välbesökt än året innan. Foto: Belinda från *Asynja*.

