

Årsmötet ...

gick av stapeln lördagen den 23 november på restaurang Timmermans 1857 i Stockholm. Tio entusiaster deltog. Verksamhetsårets resultat uppgick till 2104 kr och utgående balans 8662 kr. Årsavgiften oförändrad, d.v.s. 100 kr (10 EUR). Rune Olsson omvaldes till sekreterare och Lars Bergman omvaldes till redaktör. Mikael Pålsson valdes till webmaster och ersätter Ragnar Hellgren, som avtackades.

Preliminärt program för 2014: **1 mars** vårvinterträff; **7-8 juni** Norrvikenträff; **6-7 september** kombinerat 20-årsjubileum (Sällskapet) och 50-årsjubileum (L32) i Nynäshamn med gemensam segling, Stefan Björkman och Rune Olsson planerar.

E-POSTADRESSER

Dessa är svåra att hålla uppdaterade varför alla uppmanas meddela aktuell adress till Sven-Olof, med ett mejl till svenolof.lundberg@speedlan.nu



IN MEMORIAM

På Laurinkostersällskapets årsmöte i november 2013, nåddes vi av sorgebudet att Sällskapets hedersmedlem **Carl "Calle" Frostell** nyligen gått ur tiden vid en ålder av 84 år.



Carl Frostell var en storseglare "av den Gamla Stammen", men han hade även flera andra strängar på sin lyra. Då båtar och segling var hans stora intresse, och det som främst förenat honom med oss inom Sällskapet, är det den sidan jag tar fasta på i nedanstående rader. Första gången jag personligen träffade Calle Frostell, med hustru Ulla, var på Sällskapets höstträff på Ostholmen år 2006. Vi hade nyligen blivit ägare till Yngve Cassels *Casella II*, och Calle var inte sen att komma för att hälsa oss hjärtligt välkomna till Sällskapet, till vilket vi nyss

anslutit oss. Och vi hade förmånen att bli närmare bekanta på Sällskapets träffar framöver. För mig var namnet Carl Frostell dock bekant redan tidigare. Calle hade ju länge varit en mycket uppskattad skribent i Nordens äldsta båttidskrift, finska "Frisk Bris". Hans artiklar i "Brisen" har även tjänat som källmaterial till dessa rader om hans omfattande seglarliv.

Jag beskriver Calle som en seglare "av den Gamla Stammen". Jag tycker Calle målar upp essensen i uttrycket, då han filosoferar om Sven Barthels definition på den egna båten "Frihetens instrument på jorden" och om båtlivet förr och nu: "Vi, som börjat i sprisegelekor, svåra att ta höjd med och som vägrade stagvända, ifall man inte bräckte i focken, har alltid burit denna vetskap inombords (att båten är frihetens instrument) och kan just därför intyga, att den (Barthels definition) är outplånligt etsad i våra själar. Har man inte lärt sig att ro och ösa för att komma fram, har man inte startat på rätt sätt. I detta ärende påstår jag mig veta en del. Våra barn har ärvt denna kärlek, våra tonårsbarnbarn har det inte, trots att flytetygen och möjligheterna varit många och lockande. Men de lever i en tidsålder där man använder en hake eller krok vid förtöjning. Segelsömmarpåsen, med sitt doftande innehåll, har de aldrig öppnat, taglingar och splitsar är helt onödiga, när man kan smälta ihop en lina eller göra en enkel 'knut'. Även det årliga underhållet av den egna båten utgjorde en viktig beståndsdel i detta alltomfattande båtliv. Jag citerar Calle igen: "Det låg mycken kärlek i arbetet och tankarna. Det var det vackra materialet och dess former (träbåten), det var medvetandet om vilken lycka som städse skulle komma att förhöja tillvaron när underverket

bringats i sitt rätta element. Själen lekte med minnena av båtarnas rörelser, mjuka kvinnliga. Det var kärlek.”

Calle var född och uppvuxen vid sjön. Barndomshemmet stod på en sjötomt i Stocksund, där stranden var bråddjup till 17 meters djup. Här fanns alltså redan från början alla förutsättningar för ”Äventyret”. ”Att ingen av oss fyra bröder gick och dränkte sig är förvånande, med hänsyn till att vi vintertid efter skolan gick och jumpade på Värtans härliga nybrutna isar. Ju mindre flak, desto häftigare tyckte vi, och framhärjade i att man – om man har fart – visst kunde ta tre steg på öppet vatten, vilket självfallet inte var sant”. Men att det framledes mycket skulle handla om äventyr på vattnet var redan skrivet i skyarna.

Båtlivet med egna farkoster inleddes då fadern i huset en dag kom hem med ”ett tråg” som han inhandlat. Då pappan mestadels var upptagen av förvärvsarbetet, var det mamman som kom att paddla i detta ”tråg”, med en son i taget, p.g.a. flytetygets ringa bärkraft. Nästa steg blev att själv snickra ihop de egna flytetygen, av de blygsamma material det gick att få tag på, Masonite-skivor, överblivna brädlappar, blymönja från fars verkstadsskjul, och en ihoprullbar Europavägskarta i vaxduk till segel. Kunskap i båtbyggnad förvärvades, efter att bröderna kommit i lag med grabbarna i SS Vega, som vintertid i ”Benkåken”, Riksmuseets gamla landningsstation för valskelett i Lilljansskogen, arbetade med nybyggnation och renovering av kanoter och starbåtar. En av dessa starbåtar var f.ö. nr 915 *Sunshine*, med vilken Arvid Laurin tog silver vid olympiadseglingarna i Kiel år 1936! Det första ”riktiga” båtbygget blev en segelkanot, mastämnet var av ”överblivna” prima, långa och kraftiga brädor, som tjänat som pallningsvirke vid det pågående tunnelbanebygget. Dem hade kompisarna på Benkåken inhandlat mot en halvpanna Kronbrännvin. Brödernas båtbyggargintresse ledde till många timmars frånvaro i skolan. Den goda modern skrev under alla sjukintyg, då hon begrep att pojkar måste få segla. Ibland deltog hon t.o.m. själv som hjälpande hand i båtbyggandet.

Under gymnasieåren kom Calle ”i lag med herrskapen som kappseglade”. Snart anförtröddes han att föra en internationell 5:a. Och den ett par år yngre brodern Lasse halade skot åt honom, då de vann pokalseglingarna i Sandhamn med 5:an *Saga*. ”Det var i 5-metersklassen på 40-talet som jag första gången såg Arvid Laurin. Han kom till start med en 5:a som vi tyckte såg ut som en låda. Den fick många öknamn. Alla vidhöll att *Gullmar III* var den fulaste ankungen som flöt. Men hon flöt snabbt, ruskigt snabbt, utom på platt läns. Det var med henne Arvids överlägsna framgångar som båtkonstruktör började”. Arvid Laurin uttryckte det själv så här: ”Det var en s.k. lidnersk knäpp, en

hemlighet jag kom på i sömnen. Sedan var hon beräknad och färdigritad på tre timmar”. Kontakten mellan Calle och Arvid skulle småningom övergå i livslång nära vänskap. Vilket långt senare även medförde att Arvid anförtrödde Calle hela sitt digra ritningsarkiv, innehållande 934 ritningar. Och Calle gjorde en stor gärning genom att noggrant ordna upp det, och föra det vidare till Sjöhistoriska Museet, där det nu återfinns räddat för eftervärlden.

Den skarpögde Calle upptäckte fort att Arvid Laurins 5:or hade annorlunda skrovlinjer. De var mera lådformigt bärande och hade kraftiga skarpa slag och längre, rakare diagonaler, parallella ända ut i ändskeppen. Familjen ägde en skärgårdsfastighet på Stora Tornö i Möja-arkipelagen. Här skulle den första egna farkosten, med Laurin-influerade linjer, komma till! Calle hade kommit på idén att det vore kul med en fiskebåt, med vilken man kunde röra sig i den omgivande skärgården. Och till den skulle Calle uppgöra en linjeritning, efter det han uppfattat vara ”Arvids hemliga spantruta”! Den, som likt så många andra av Arvids senare konstruktioner, baserade sig på linjerna från den fenomenalt framgångsrika 5:an *Gullmar III*. Själva byggandet, som bröderna företog på Stora Tornö, är en fascinerande historia! Det vackra slutresultatet döptes till *Jönsen*, efter en av kobbarna i Gillöga.



Jönsen

I och med kappseglandet, kom också färderna under segel att sträcka sig mot nya mål.

Redan år 1949 seglade Calle med en KSSS-eskader i en 5:a till Hangö och Åbo för att kappsegla. Calle beskriver att spänningen inför mötet med det krigssargade broderlandet var stor. Minnet av eskaderns strandhugg på Vänö i Åbolands ytterskärgård etsade sig starkt i Calles minne. ”Framkomna visade det sig att av Vänös cirka 50 innevånare, endast 9 hade skor, alla andra gick med lumpor kring fötterna vid kall väderlek. På sydligaste spetsen av ön vajade en urblekt finsk flagga från sin stång och nedanför den stod en barfota man med tårar rinnande över kinderna. Vi meddelades att det var första gången han hissat flaggan efter kriget”. Men gästfriheten var över-

svallande, de knappa resurserna till trots. Calle och hustrun Ulla blev stora finlandsvänner och fick talrika vänner i landet. Paret blev också genom åren ofta sedda gäster på Nyländska Jaktklubbens (NJK) tillställningar. Och vid ett återbesök på Vänö, dryga 50 år senare, förevisades Calle spåren efter alla häftstift, som använts till att spänna fast borddukarna i dörren till ett av boningshusen, då dörren lyfts av för att användas till bordsskiva vid KSSS-eskaderns besök!

Efter avslutad skolgång och slutförda studier kom Calle in i arbetslivet och sin livsgärning kom han att utföra framgångsrikt inom bankvärlden. På Skandinaviska Enskilda Banken kom han i nära samarbete med Jakob Wallenberg, och snart kom samarbetet att sträcka sig även utanför banksalarnas väggar. Calle blev inbjuden att segla som besättning på Jakob Wallenbergs legendariska *Refanut*, och framgångarna uteblev ju inte på Gotland Runt, som känt! Även Calles bror Lasse kom att ingå i besättningen. Om allt detta kan man läsa i boken ”I båt och bank med Jakob Wallenberg”, skriven av Calle och utgiven år 1998. Calles erfarenhet av havskappsegling var betydande, han inledde debuten redan år 1947. I ett inlägg i *Frisk Bris* år 1995 uppgav han att han deltagit i Gotland Runt 27 gånger! Och Calles bedrifter inom havskappseglingen sträckte sig även utanför Östersjön. Redan år 1968 blev bröderna Carl och Lars Frostell av Henry Wallenberg inbjudna att delta i Bermuda Race och därpå följande Trans Atlantic Race. På dessa seglingar skulle Calle ansvara för styrbordsvakten och Lasse för babordsvakten ombord på *Rendez Vous*, en 53-fots slup, byggd på legendariska Abeking & Rasmussen för en av Tysklands vid den tiden mest framstående seglare, Hans-Otto Schümann. Utöver sitt vaktansvar skulle Calle svara för rigg och segel, Lasse för säkerhetsutrustningen. Att angöra den skotska kusten i dimma efter oceanöverseglingen var krävande med dåtida navigeringshjälpmedel. Medelst en snabb gipp, och till priset av en ”totaltrasslad rigg”, undvek man med knapp marginal att gå på land. Pentlandsundet var även en nervpinande utmaning i lätt vind och starka tidvattenströmmar. Mållinjen utanför Travemünde överskreds för spinnaker i underbart sommarväder.

Trots alla dessa otaliga sjömil avlagda på havskappseglingsbanorna, tyckte Calle att kappseglandet i entypsklasserna erbjöd mera spänning och rättvisa än havskappseglingen. Detta enligt devisen ”lika båtar för alla och först i mål är segraren!”. Och han citerar Jakob Wallenberg, som brukade hävda att ”av avgörande betydelse är vad som sker, då första båt gått i mål”. Calle var även, liksom vännen Arvid Laurin, kritisk till den osunda utvecklingen av båttyperna, som följde av handikappreglerna, och tog även i tidningsspalterna kraftfullt ställning mot denna. Förutom bristerna i

sjövärdighet och segelförmåga, förundrar han sig även över konstruktörernas okunskap i så elementära saker som människans fysiologi. Att de inte begriper att det skall vara möjligt att sitta i en sittbrunn, att kunna hålla sig kvar ombord då båten lägger sig i en vindby, att det skall gå att förflytta sig säkert på och under däck, att använda toaletten och sova under gång! Han jämför även med bilindustrin, där köparen garanteras att produkten uppfyller vissa krav och specifikationer. Alls icke inom båtindustrin.

De flesta sjömilerna kom ändå att avverkas under segling med hustru Ulla och familj. Då Calle gifte sig med sin i Danmark födda Ulla, hade hon aldrig seglat. Men hon fann sig snart tillrätta och njöt av tillvaron till sjöss, trots att båtarna var mindre och därför blötare än dagens högbordade farkoster, asketiskt utrustade var de självfallet också. Men kontakten med naturen och elementen kändes mera påtaglig. Och naturhamnarnas skönhet och frid föredrogs, framom de stundvis stökiga gästhamnarna.

Barnen, Per, Åsa och Eva, fick hänga med på färderna från födseln och de trivdes bra med livet ombord. Hur föräldrarna klarade av det konststycket har Calle berättat om i en artikel i *Frisk Bris*. Spännande utmaningar och ansvar i lämpliga doser, i allt som hör båthanterandet till, erbjöds redan från mycket unga år. Självfallet visade föräldrarna uppskattning, och glädjen över framstegen delades. Barn lär sig fort och vill gärna delta i samma sysslor som föräldrarna. Givetvis skulle det även finnas plats för lekar och annat skoj, bekanta från livet iland. Läsning och ritning ägnade man sig också åt. Barnen fick också röra sig fritt om skeppsbord, men skulle alltid vara iförda flytväst.

Däriigenom fick följande generation av familjen Frostell med sig ett gediget båt-kunnande i bagaget. De fick uppleva hela Sveriges kuststräcka, från Kattegat i väster, igenom Öresund och norrut ända upp till Haparanda. Mamma Ullas hemland Danmark besöktes i söder, liksom Finland i öster. Sommarseglatserna planerades sålunda, att man turvis seglade nordvärt, sydvart eller östvärt, och ofta hade man tillryggalagt över 2000 sjömil vid säsongens slut. ”Den skönhet och lycka som naturen bjuder på har tidigt gått i barnablodet och resulterat i respekt och varsamhet i naturen”, berättade Calle. ”Exkursioner, ensamma eller i flock, i nya spännande miljöer, shopping med obekanta valutor på ovana språk stärker självkänslan och de sociala färdigheterna. Och inte minst knöts många bestående vänskapsband med kustfolk av olika slag. Därmed har våra barn begåvats med ett arv, värdefullare än att bara kunna hålla en kurs. Men det var så det började”, sammanfattade han.

Senare fick Ulla och Calle även glädjen att segla med barnbarnen ombord.

I det Frostellska hemmet hänger tre vackra inramade linjeritningar bredvid varandra på väggen i sovrummet. ”Jag tittar på dem varje dag och gläds åt deras skönhet. Var för sig representerar dessa båtar många år av underbara seglingsupplevelser. Linjerna föreställer *Carousel*, *Gullmar VII* och *LaurinA*, tre intressanta mästerverk av Arvid Laurins hand.” År 1968 hade folkbåten blivit trång för den uppväxande familjen. Då vände sig Calle till Arvid Laurin, för att diskutera en rymligare uppföljare åt familjen. Resultatet blev en snabbseglare som Arvids hustru, Alice Laurin, döpte till *Carousel*, en förkortning av ”Carl och Ulla Frostell”! Arvids egna kommentarer till konstruktionen var: ”Denna spantruta vägar man inte sätta i händerna på vem som helst, men Du får den. Den här blir ruskigt snabb, det kan Du ta gift på!” Och Calle bekräftar att det blev så, även om han slapp ”ta gift”! ”Det var en fyra tons havskryssare, samma storlek som en entonnare. Dessa gick då maximalt 6,5 knop på kryssen, *Carousel* gjorde 7,5 knop. För att hänga med henne behövde man en R8:a eller en SK 55:a, där har ni farten!”. *Carousel* blev en förlaga till Svea-kryssaren, men med *Gullmar III:s* spantruta och en annan köl. Och enligt Calle var förlagan klart snabbare! För övrigt blev *Carousel* det sista stora träbåtsbygget på Rosättra Båtvarv. Den trämast varvet hade gjort i spruce blev dock en besvikelse, den blev för mjuk. Calle bytte därför ut den mot en glasfibermast från Oscar Plym. Men på förslag av Arvid satte man en mast till, i samma veva! ”Men mesanen skulle vara stor, annars kunde den undvaras!” Då Calle själv ritat däck och överbyggnader till båten, ville Arvid att även Calles namn skulle finnas på ritningen, något Calle var stolt över. Att familjen nu fått en snabbseglare, och att hela familjen bestod av tuffa seglare, inser man då man läser Calles memoarer i Frisk Bris. Från Stocksund seglade man ”raka spåret” till Helsingfors, med kort avbrott vid hemmabryggan vid Tornö mitt i natten. ”Sjögående katten Fia skulle debarkera, för att en tid framöver utfodras av Farmor. Han kastades iland i farten”. Väl ute till havs blåste det SV 10-12 m/s och *Carousel* flög fram över vågorna med dragande spinnaker. Från den fortsatta färden i rum sjö minns Calle ”en urgammal, hög, rysk passagerarbåt, som mot morgonen i halvmörker girade ner mot *Carousel*, för att stilla sin nyfikenhet. Hon gick så nära i den höga sjön att det var klar ombordläggningsrisk med vår pendlande rigg. Jag hötte med näven när bryggvingen passerade ovanför mitt huvud. ... Vad jag också minns, var hur barnen tjöt, när surfarna klämde Silvaloggen över maxstrecket 15 knop.” Den seglade tiden från Stocksund till Helsingfors blev 37 tim. 45 min. De sista 198 sjömilerna från

Svenska Högarna hade man gått med 7,6 knops snitffart. Gör om den bedriften, den som kan!

År 1975 bad Arvid Laurin Calle överta *Gullmar VII* till ett vänskapspris. Av åldersskäl mäktade han inte mera hålla henne. *Gullmar VII* hade varit Arvids ögonsten och han ansåg henne vara hans bästa konstruktion, alla kategorier. Arvid kallade henne sin ”experimentverkstad” och nog väckte hon verklig häpnad efter sjösättningen, ”Arvid Laurin, seglingens Gossen Ruda, har slagit Seglarsverige med knock-out!” tycker jag mig minnas rubriceringen. *Gullmar VII* var en synnerligen avancerad och originell skapelse, ”vars utseende endast en mor kan älska. Om henne, med alla egendomligheter, kunde jag skriva en hel bok!” skriver Calle. Och alla som sett henne håller säkert med honom!

För familjen Frostell var valet inte lätt. De hade ju köpt *Carousel* av Rosättra Båtvarv som ”ett tomt skal” och hade därefter under 6 års tid dagligen jobbat med att färdigställa henne tillsammans. Och nu skulle de få njuta av fröjderna av sitt idoga arbete. Så blev det emellertid inte, erbjudandet att få ta över Arvid Laurins mästerverk var oemotståndligt. Och för Arvid var det ett tungt beslut, att avstå från sin kära skapelse. Men vetskapen om att båten nu gick till bästa möjliga händer, till hans synnerligen kunniga och nära vänner, som ju förstod vad de övertog, måtte ha varit en stor tröst och lättnad.

”Vi behöll *Gullmar VII* i femton år och höjde hennes rigg något, för bättre skärgårdsegenskaper. Under dessa år seglades hon i genomsnitt 2000 sjömil per år. Bekvämligheten var stor och motorn (77 hästkrafter, marschfart 9 knop) många gånger en härlig tillgång. Fartresurserna var obeskrivliga när man fick släcka en aning i seglen. Krängningen var liten, skotningen mycket enkel, och med sittrummet längst akteröver blev man aldrig blöt, om det inte regnade. Rykvattnet nådde inte sittrummet, *Gullmar VII* har hedersplatsen i mitten i vårt sovrums.”

Enda orsaken till att Calle och Ulla Frostell tog det tunga beslutet att sälja *Gullmar VII* var att de insåg att tilltagande ålder inte skulle vara förenligt med fysiskt krävande havssegling. Istället lockades de av tanken på ett liv ombord på kanalerna i Europa, ”en trankil miljö, där nästan varje kanalkrök öppnar något nytt och spännande och kvällarna bjuder på förtöjning och förtäring i den lokala krogens skugga. Träbåtarna *Carousel* och *Gullmar VII* skulle inte ha klarat hettan på kontinenten utan att spricka upp.”

Calle skriver senare att de begick en stor dumhet, då de köpte Williams-kryssaren *Vindiana*. Ulla hade varnat honom för Williams-kryssaren, hans yngste bror hade ju haft en sådan och upplevt att den var ful och seglade illa. Men Calle hade ju

funnit Williams-kryssaren bland Arvids ritningar! En motorseglare med järnköl och ringa djupgående, och därmed lämplig för kanalerna. Och Williams-kryssarens skönhet finner man under vattenlinjen, där finner man vackra raka, snabba linjer, mycket lika starbåtens.

Säkert litade Calle på sitt breda kunnande och långa erfarenhet av båtbyggeri, parat med ett gott handlag, samt den egna rika verktygsarsenalen. Därtill ett bra nätverk av materialleverantörer och fackkunniga. Ombyggnadsprojektet blev mycket omfattande, varvid alla dessa resurser kom till god användning.

Den befintliga inredningen revs till största delen ur och överbyggnaden sågades bort. Allt detta byggdes om från början efter egna planer, anpassade till de egna behoven. Likaledes gjordes alla tekniska installationer om. Och ”som grädden på moset”, råkade Calle komma i kontakt med *Carousels* dåvarande ägare och lyckades övertala denne att byta ut *Carousels* exklusiva, men nergångna Plym-rigg, mot Williams-kryssarens!

Hela projektet kom att kräva 8 år av idogt arbete. Under projektets gång redogjorde Carl Frostell, i en lång artikelserie kallad ”Pensionärsbåten”, pedagogiskt för Frisk Bris läsare om hur arbetet utfördes och hur projektet framskred. Ofta kunde avlagt material användas och förädlas, så att slutresultatet blev bättre än om man använt sig av produkter från butikshyllan. Om man skulle sammanställa den långa artikelserien finge man en utmärkt handbok i båtrenovering!

Calle summerar det hela: ”Det mest spännande och roliga under hela seansen var självfallet allt ”tänket”, som barnen säger, att fantisera och få fram något kompromisslöst värdigt, som för oss fungerar i alla situationer och som har ergonomiskt fungerande mått.” Ja, slutresultatet utföll till full belåtenhet!

Båten, vars tidigare namn varit *Vindiana*, döptes nu om till *LaurinA*, vilket konstruktören uppskattade!

Och Calle uttalade också sin uppskattning för all stöd och all den uppmuntran hustru Ulla givit honom under arbetets gång. Efter 14 säsongers seglatser uppvisade ”Pensionärsbåtens” logg 18 000 sjömil, med 623 övernattningar. Det blev dock inte på Europas kanaler, utan i Östersjöns och Finska vikens farvatten, som den grönmålade ketchen seglat fram. Hon var en stor, tung båt, och Calle och Ulla började känna att tiden var mogen för något mera lätthanterligt och började därför överväga försäljning. Men ”Pensionärsbåten” *LaurinA* skulle aldrig komma i främmande händer. Ödet ville annorlunda. Den 4 augusti 1998 blåste det upp till storm och trots att den kraftiga akterbojen kompletterats med ett Bruce-ankare 40 meter upp i lovert om bojen, återfanns *LaurinA*

nästa morgon uppe på Stora Tornös strand, och då stod hon inte mera att rädda. Grannen som var barnfödd på ön uppgav att han aldrig sett maken till sjö på platsen tidigare.

Bestörtningen var stor bland alla vännerna, då man fick höra om *LaurinA:s* öde. Henrik ”Henkan” Widstrand, en mycket välkänd seglarprofil bland skärgårdskryssarfolket och bland vänner av klassiska båtar, engagerade sig nu starkt för sina vänner. Calle hade ju, med verktyg i hand, varit honom mycket behjälplig vid den mycket tids- och arbetsresurskrävande restaureringen av den unika SK 95:an *Marga IV*. Projektet, som nu är på slutrakan, är ett av de mest omfattande och värdefullaste som utförts i Sverige.

Henkan började nu leta upp olika alternativ som uppföljare till *LaurinA*, nu skulle det bli en stadig motorbåt. Resultatet blev att man fann en havsgående motorbåt av modell Rospiggen 28. Hon döptes om till *Hildur*, efter Calles mormor. Calle utbrast entusiastiskt: ”Här finns pensionärspotential och vinterjobb!”

Men *Hildur* blev inte den tilltänkta ”Pensionärsbåten”, med henne gjordes bara en utfärd till Kalskär. Vid den slingrande hemfärden utbrast Ulla: ”Calle, vi måste ha segel!”

Och så blev det! Man köpte en Vitus 27, som döptes till *Laureen*, vad annars? För hon var ritad av vännen Arvid! Därtill var hon välbyggd och Williams varv i Motala hade kostat på förstklassiga snickerier, det kändes att erfarna båtbyggare varit i farten. Och än en gång fick Calle njuta av att segla en båt med den klassiska spantrutan, emanerad från 5:an *Gullmar III*. Bekvämt tillbakalutad i det härliga sittrummet, då Arvid ju ritade bra och alla mått därför var fysiologiskt riktiga!



Calle och Ulla i *Gullmar VII*

Calle var inte den ende, i den Frostellska brödraskaran, som övertygats om Arvid Laurins överlägsna kunnande som båtkonstruktör. Följdriktigt kom också hans bröder Lars och Staffan att skaffa sig laurinbåtar, och inte vilka som helst! Brodern Lasse flyttade redan i slutet på 60-

talet till Australien, men vid ett besök hemma i Sverige hälsade han, tillsammans med Calle, på seglarvännen Arvid Laurin i dennes hem, och beställde på stående fot ritningar till en ketch.



Asterix

Den vackra ketchen byggde han egenhändigt av en stock ”Huon pine”, som blivit kvarglömd då engelska flottan på 1700-talet kalhuggit Tasmanien! Det enda australiensiska laurinbygget, får man förmoda! Och yngre brodern Staffan kom att bli ägare till *Gullmar VI*, en av Arvids tidigare ”experiment-verkstäder”. På henne experimenterade Arvid med de första glasfibermasterna, Plym-masterna. ”Hon gick som en viskning och flöt om allt som var ute den dagen” minns Calle, om en segling till Gotland. Och i den grova sjön på hemfärden gick hon enastående mjukt. ”Javisst, hon glider som en tvålbit genom vattnet!” sa Arvid. Och Calle log instämmande.

Carl Frostell sörjs av hustru, familj och ett stort antal seglarvänner.

Fredrik Ekström

På kryss i Skärgårdshavet

Gentlemen never sail to windward sägs det, varför *Sarang* efter den välbesökta och som vanligt trevliga hösträffen länsade nordvärt över Svartlögefjärden i frisk vind. Bidevind ut i Söderarmsleden fann jag det lugnast att ta ett rev i storen och rulla in ett par varv i focken. Mesan var redan tidigare revad. Efter en händselös färd över havet gick ankaret i botten i skapligt lä bakom Gloskär, vid Rödhamn. I djupaste laget, nio meter, men det fick duga. 40 m kätting stacks ut och med vinden morrande i riggen lagades middag. Inte en båt i sikte.

Lättningen nästa morgon blev ett tungt arbete i den tjutande vinden. Det blev till att spela hem kättingen tills ankaret släppte taget. För maskin tog jag mig långsamt ned mot Ledsundet, varefter revad stor och den lilla innerfocken sattes och en våldsam slör vidtog. Inne i Flisörännan blev det lä och det kraftiga oljudet i örönen försvann. Det är en härlig känsla när man kommer in i lä under land och båten stillsamt glider fram. Kontrasten mot Ledfjärden var avsevärd. Några kor gick och betade i vattenbrynet och tre havsörnar kretsade runt ovanför.

Ett stycke in i Ämbarsundsleden slog vinden emot och för maskin avverkades sträckan fram till Sälso. Som det var många timmar dagsljus kvar och det såg ut att bli sträckbog över Skiftet beslöts att fortsätta, regnet till trots. Förmiddagens segelsättning, plus revad mesan. Sikten blev efterhand usel och den krabba sjön gjorde sitt till att göra livet surt ombord. Men *Sarang* stretade på och sträckte hela vägen till Jungfruskär. Innan inseglingen vinschades focken i lovart, storskotet släcktes och storen bärgades. För ändseglen seglade

jag in och förtöjde i hållregn längs med gästkajen, i mycket gott sjö- och vindlä. Förra gången jag var här var för över sextio år sedan, har det sagts mig. Mina föräldrar fick köpa mjölk från gården till ettåringen. Frun i gården påstod då att de bodde mycket centralt, för det var lika avstånd till sju kyrksöcknar. Det var bara så långt till dem alla.



Tisdag morgon var regngrå och dyster och den sydostliga vinden bestod. Hur mycket det blåste var svårt att avgöra vid bryggan så med revad mesan och lite av den ordinarie focken utrullad föll båten av på ett akterspring och kom strax ut på Skiftet igen. Den revade storen kom upp och en dagslång kryss påbörjades. Till en början var det omväxlande långa och korta bogar men senare alltmer ”ren” kryss. I skymningen, efter 48 vändningar och ett antal ut och in med rev alltefter omständigheterna, gick ankaret i botten i Stenskärsfladen, strax sydväst om Gullkrona. Kaminen tändes varefter Norrlandspölsa med kokta plugg och sup avnjöts till önskekonserten i Radio Vega. Kan man ha det bättre?

Det sägs ofta att laurinkostrar är ”ena riktiga långfärdsbåtar”, lämpade för oceansegling. Detta är nog riktigt, även om jag själv saknar erfarenhet härav. Av alla laurinare jag sett anser jag emellertid *Sarang* vara den mest lämpade *skärgårdskryssaren*, i ordets bokstavliga bemärkelse. En båt man under de mest skiftande förhållanden kan segla och manövrera i såväl trånga vatten som på större fjärdar. Bidragande faktorer härtill är lätthanterlig ketchrigg, självslående fock, nedfällbar sprayhood som ger god sikt, samt goda ankardon städse klara för användning. Jag vet inte hur många gånger jag *seglat* till eller ifrån en ankarplats. Detta är en högst njutbar manöver; att efter en lång dag komma till ro eller att en tidig morgon äntligen få ge sig av igen! Men det är ytterligt sällan man får se någon annan båt göra detta. Den enda förklaringen jag kan komma på är att manövern måste anses för vansklig och detta måste i sin tur bero på olämplig utformning av skrov, rigg och ankargrejor.

En blöt kryss över Gullkronafjärden lockade inte och som batterierna behövde laddas inleddes nästa dag med motorgång i leden norr om fjärden, där jag hoppades få en smula sjölä bakom öarna. Focken fick hjälpa till på de avsnitt där vinden inte var rakt emot. Kejsarhamnen på Högsåra lockade men det var lite tidigt på dagen ännu, månne man skulle hinna till Hangö? Jag skulle ju behöva handla mer käk och gärna färskare sjökort.



Vid Järngrynnan sattes segel men då leden krökte ostvärt blev det kryss igen. Besvärlig sjö och dålig progress, strömmen satte gissningsvis emot då hela Hangö Västra Fjärd låg på. Vid Galtarna insåg jag

att jag inte skulle hinna fram till Hangö innan mörkret föll. Så det blev ”upp med rodet” och med släckta skot rusade *Sarang* iväg åt andra hållet med mycket god fart. Vid konsultation av kortet visade det sig att närmaste större civiliserade ort i lä var Dalsbruk på Kimitoön, så dit ställdes kosan.

I Dalsbruk låg många båtar som väntade på vinterupplägning, men även en seglande båt, *Gefion*, på väg åt Helsingforshållet. Ågaren Max Ekholm och en gast hade legat inblåsta sedan föregående dag och såg sig nödsakade att tillbringa ytterligare en natt i väntan på bättre väder. Vid besök ombord noterade jag att de hade tredje revet inne i storen. *Gefion* är en trettio fots mycket fin träbåt byggd 1956 som bland annat kappseglat över Atlanten och seglat en hel del i brittiska farvatten. Då jag frågade om den var Laurent Giles-ritad blev svaret att det var Max far som ritat båten. Vi enades om att den i linjerna låg mitt emellan Giles och Reimers. En finess var grabbräcken monterade på bommen, ett på varje sida i hela bommens längd.

Dalsbruk visade sig vara en trevlig hamn. Gästhamn med bastu och tvättstuga, sjömack, båttillbehörsaffär, bank, post, affärer, Alko, kyrka, servicevarv, restaurang, bibliotek – kort sagt livets nödortf. Buss till Åbo varje timme.

Torsdag morgon blåste det fortfarande från ostkanten men det hade mojnat något. Regnet hade upphört och focken, som tagit mycket stryk de senaste dagarna, syddes ihop. Den stora akterrundan slår emot lanternorna på masten vid varje vändning och nu hängde brättningen i långa slamsor. *Gefion* stack iväg på morgonen och *Sarang* på eftermiddagen, efter att diverse ärenden uträttats. Hangö gavs upp och hemresan påbörjades med en kort etapp sydvart till Rosala, med ett rev i storen. I skymningen ankrades på redde. Förråden var välfyllda och om inget oförutsett inträffade skulle jag nu inte behöva gå iland förrän vid hemmabryggan.

En kvart före soluppgång var det ljusst nog att hitta ut genom prickporten så seglen hissades och ankaret kom upp. Nu följde en behaglig men kall slör västvärt i den så kallade isbrytarleden, ända fram förbi Jurmo, där vinden plötsligt försvann. Regnet började falla och en halvtimme senare återkom vinden – frisk från nordväst. Så det blev till att kryssa igen. Det började skymma när jag till slut gick upp i vind och fällde ankaret i Hamnö sund på Kökar.

Dagen därpå var det skralt med vinden, en sakta nordväst. För maskin avverkades leden norrut, in vid Sälso och återigen genom Ämbarsund. Vid Sandö hade vinden tagit sig, nu en god bris. Vinden stod sig resten av dagen och endast genom Ledsundet blev det kryss. På eftermiddagen ankrades alldeles utanför ÅSS:s bryggor på

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

Rödhamn, där det låg några mariehamnsbåtar, det var ju lördag och för en gångs skull solsken.



Radion varnade för kuling mellan nord och nordväst och söndag morgon blåste en styv nordvästlig bris. Med ett rev i storen stack *Sarang* till sjöss och kunde till en början hålla upp mot Söderarm. Efterhand skralnade vinden, både till riktning och styrka, men jag låg över Flötjan och kunde på eftermiddagen löpa in genom Uddjupet och sträcka ned mot Rödlöga Storskär. Där tog vinden slut och för maskin fortsattes mot Kallskär, som har en väl skyddad, om än trång, hamn. Norr om grundet i Södervånsviken ankrades i hanfot för att klara kuling från nordvästkvadranten. Kulingen kom på kvällen men båten låg bra så vinterhalvårets inträde kunde firas i kaminvärmen.

Måndagens lätttingsmanöver krävde visst förberedelsearbete. Det blåste som fanken och det var inte mycket utrymme att driva på. Extraankaret lättades från jollen, en inte helt enkel sak då det grävt ned sig djupt i leran. Men så småningom lossnade det och togs ombord. Maskin startades och kättingen började spelas hem. Ankaret låg på mindre än två meters djup och med en fyra-fem meter kvar på kättingen kände man att det släppte. Då gällde det att snabbt palma hem de sista metrarna, göra fast kättingen och sedan skyndsamt förflytta sig till sittbrunn för att dra på full fart framåt innan rodret slog i klipporna. Det lyckades, med knappt en meters marginal. Sedan gick det lätt att vända båten, smyga förbi grundet och stäva ut genom kanalen. I den ganska skyddade grytan utanför viken stuvades kättingen och ankaret surrades.

Nu var frågan om maskin skulle orka ta oss ut på fjärden, för sjön låg hårt på. Det finns visserligen en smitväg mot söder men helst ville jag ut åt nordväst för att undvika de som osäkra ansedda vattnen söder om Kallskär. Med högsta varvtal kom jag igenom sundet mellan Södervåne och Bäckharan men att försöka komma vidare förbi småskären om babord kunde inte anses vara "förenligt med gott

sjömanskap". Båten satte hela förskeppet under vatten och maskin tenderade att rusa då aktern lyfte. Ankaret blev emellertid väl avspolat. Med en kraftig babordsgir kom båten runt och med vinden på bogen lyckades jag ta mig ut mellan småskären och Långharans norra udde. Med hjälp av ett par "stagvändningar" för maskin kryssade jag ut på renare vatten och kunde sätta revade ändsegel och *Sarang* började åter uppföra sig som en dam. Nu blev det lätt bidevind till halv vind ända ned mot Kofoten. Men det blåste bra. Stavsnäs rapporterade 19 m/s i byarna.

På sena eftermiddagen förtöjdes *Sarang* vid hemmabryggan i Pålånsviken, tolv dagar och 389 loggade sjömile sedan avfärden mot höstträffen. September är vanligtvis en härlig tid att segla i våra skärgårdar, även om vädret denna gång allt som oftast var *ei kiva!*, som finnen säger.

Lasse B.

**STYRELSEN ÖNSKAR ALLA
LAURINSEGLARE EN GOD
JUL OCH ETT RIKTIGT GOTT
NYTT SEGLINGSÅR 2014 !**