

Jubileumssegling Norrviken – Finnhamn, samling lördagen den 6 september klockan 13.00 för fotografering vid inloppet till Norrviken, 59°16,52'N 18°43,57'E, därefter gemensam segling till Finnhamn (59°28,83'N 18°49,92'E).

Västkusträff 6-7 september vid Stora Dyrön, Nordhamnen, 57°55,8'N 11°36,2'E.

ERFARENHETER AV ETT BÅTBYTE, FRÅN 4,5 TON KOSTERN CASELLA II TILL L 32 SVINGA

Av Fredrik Ekström

Andra och avslutande delen

Storsegel / bom

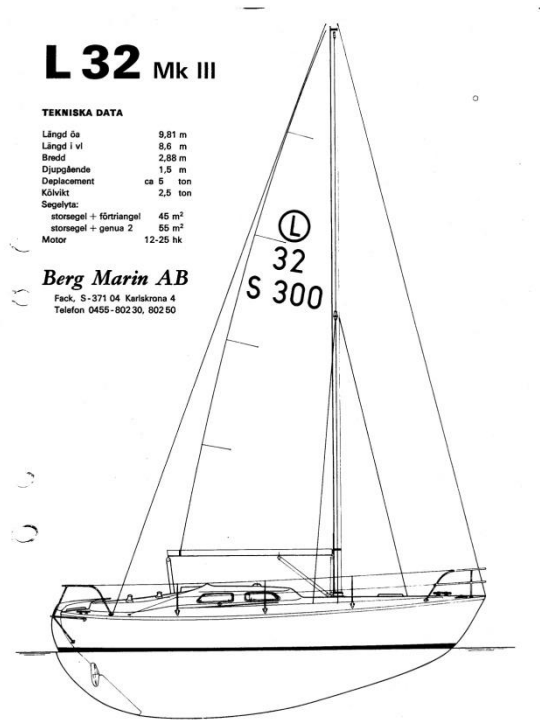
Svingas storsegel var, med sitt underlik på 3,50 m till ytan 23 m². Detta var definitivt för lite till den tunga båten. Dessutom var seglet helt utblåst, så ett nytt storsegel behövde jag oavsett. Följdriktigt var det naturligtast att börja här. Den befintliga storbommen hade visserligen möjliggjort ett underlik på ca 3,90 m, men frågan var om detta var tillräckligt. Då masten ju är framflyttad på MK III, fanns det plats för en bom som kunde vara en hel meter längre än den befintliga. Ändå skulle utrymmet i sittbrunnen räcka till, så att jag kunde stå bakom bomnocken, vid motorgång med bommen midskepps i bomgalgen. Jag har alltid gillat ordentligt tilltagna storsegel, då de ju är väldigt drivande på öppna bogar. En annan stor fördel med ett stort storsegel är att båten går att manövrera med enbart storen uppe. Efter viss tvekan, p.g.a. att den ursprungliga Seldén-bommen var så durabel, beslöt jag ändå att nappa på ett hösterbjudande från Bennis, och införskaffade en ny storbom. Vid beställningen av bommen utökade jag ”standard-paketet” med ett kindbeslag på SB- sidan av bommen, kompletterat med en liten vinsch, för ett tredje rev. De öviga 2 revlinorna löper, liksom uthalet för skothornet/underliket, över block vid bomnocken in i bommen och till linlås i framkant av bommen och därifrån vidare till en vinsch som är monterad snedställd i akterkant på masten, en bit under bombeslaget. Halshornsbeslaget är försett med krokarna för revlöddrorna, vilka jag bett segelmakaren förse med genomgående stroppar med revringar i ändorna. I praktiken har jag märkt att då man skall ta hem på fallvinschen är det lätt hänt att ringarna hoppar av krokarna, då man skiftar handgrepp, detta då jag inte har självlysande fallvinschar eller vinschavlastare. Därför har jag

ersatt revkrokarna med hakar och därmed sluppit problemet. Då jag beställde det nya storseglet med genomgående lator, för enklare segelhantering och längre livslängd, kompletterade jag utrustningen med lazy-jacks. Därmed slipper jag också beslå kalven, den bärgade segelduken vid bommen, då jag tagit in första revet. Jag förvarar ett antal revsejsingar, tunna linor med färdigslagna öglor, i en liten plastask, att träda genom öljetterna i seglet och för att beslå kalven vid rev 2 och 3. Med ett underlik på 4,85 m, fick seglet en yta på ca 32 m².

Då jag beställt lazy-jacks hade det varit bäddat för alternativet att dra storfallet, revlinorna för rev 1 och 2, liksom dirken och kicktaljan till sittbrunnen. Detta hade underlättat storsegelhanteringen under gång, vilket varit en fördel, då seglet på grund av sin storlek kräver rätt frekvent revning och annat trim. Vid ensamsegling ser jag också klara fördelar av att inte behöva lämna sittbrunnen så ofta. Men då jag inte ville ha ett ”single-line” revsystem p.g.a. dess komplicerade uppbyggnad, skulle upplägget ha gett alltför många linor till sittbrunnen, och det skapar lätt oreda och i förlängningen risker för att det kan strula till sig. Storseglets skotskena är på *Svinga* monterad på bridgedäcket, vilket inte fungerat i sammanhanget. Och därmed ännu mera ombyggnadsarbeten alltså! Med fallen på masten slipper man friktionen från brytblocken och jag upplever att storen kommer fortare upp, då man hissar den vid masten på däck. Och även med ”allt nerdraget” blir man ändå ibland tvungen att gå upp på däck för segelhanteringen och då tycker jag att den fortlöpande däcksrutinen ändå ger fördelen av att den upprätthåller färdigheten och därmed även bidrar till säkerheten ombord. Jag brukar ofta rulla in rätt mycket av genuan vid revning av storseglet. Då blir båtens rörelser mycket lugnare, krängningen avtar och det stänker över mindre. Vid ensamsegling kan det förstås vara bekvämt att hissa storen från sittbrunnen och bra brytblock minskar friktionen.

Häckstagen var på min båt fästa i röstjärn som sitter vid avbärarlisten, vid akter ändan av sittbrunnen. Detta blev för långt föröver med den nya bommen. Men på pushpiten fanns, liksom på pushpiten för MK I-båtarna från MFI, fästen för häckstagen. Så detta var färdigt förberett inför riggändringen! För

säkerhets skull lät jag svetsa till förstärkningar i form av stångjärn som går från pushpitrören, vilka utgör förlängningen på häckstagen till skrovet, till det kraftiga horisontellt liggande pushpitröret.



Detta är "standardriggen" för MK III

Genua / peke / mastfot

Den tidigare ägaren hade låtit sy en rullgenua i kraftig laminatduk på hela 42 m². Seglet var nästan i nyskick, men p.g.a. sin stora yta mycket överlappande. Dessutom var akterliket så långt att skothornets placering kom en bra bit under övre mantågsvajern vid dikt inskotning. Ett segel med sådan form är både tungskotat och svårt att rulla in. Men den avsevärda förlängningen av storbommen krävde att förtriangeln skulle förstöras, för att behålla balansen i båten. Riggritningen/ riggändringen för L32 MK III gjord av Göran Dahlström, han med de fina Rhapsody 34-båtarna, visar på ett E-mått (längden på storseglets underlik) på 3,50 m och ett J-mått (avstånd från förstag till mast) på 3,30 m. På *Casella II* hade jag gjort jag ett peke, vilket gav samma mått för "E" och "J", och detta hade gett utmärkt balans. Givetvis inverkar ju mastens långskeppsplacering också på balansen. *Svinga* var redan från början, liksom många andra MK III:or, försedd med ett peke på ca 75 cm. Detta antagligen p.g.a. den framflyttade masten, vilket medfört att förtriangeln, utan peket, blivit väldigt smal. Jag beräknade att om jag skulle förlänga det befintliga peket på *Svinga* med ytterligare 80 cm, skulle jag uppnå samma värde för "E" och "P", d.v.s. 4,85 m. Men problemet var, att förstaget skulle få större lutning då det flyttades framåt, varvid genuans skothorn skulle hamna ännu lägre –

för lågt ner. Och segelmakaren bekräftade att seglet inte gick att förkorta i akterliket p.g.a. dess uppbyggnad. Men om jag kunde höja riggen något, kunde man förlänga seglets förlik, men bibehålla akterliket oförändrat, genom att sy in en triangelformad duk i underliket på seglet. Därmed skulle seglet erhålla en gynnsammare form, för såväl inrullning som skotning.



Svinga. Observera att rigghöjningen på 41 cm inte är inritad. Därmed är höjden inte helt skalenlig. Bardunerna är utritade streckade och visade i sina alternativa fästpunkter. Den streckade linjen framför förstaget indikerar gennakerns fästpunkter med sträckt lina.

Jag hade också varit missnöjd med lösningen för mastfoten på båten. "Mastfoten" bestod av en liten bottenplatta, som normalt används för master som står på däck. Masten låses till plattan med en tvärgående genomgående bult. Då plattan stod direkt på botten i kölrummet, hade det visat sig vara var mycket besvärligt att pilla dit den genomgående bulten. Dessutom gav denna lösning avsevärda punktbelastningar från riggen på laminatet under plattan, då plattans yta var så liten. Men detta kompenseras förstås av att plattan i varje fall stod ovanför järnkölen, om än relativt långt fram på denna. Men genom att göra en ordentlig mastfot i stål kunde man sprida på lasterna och därtill få hela riggen höjd, med ett mått motsvarande mastfotens höjd. Samtidigt vore det möjligt att laminera en tvärgående balk/bottenstock att låsa mastfoten i och sålunda ytterligare sprida lasterna från riggen på ett större område.

Masten kommer i *Svinga* ned i gången mellan salong och skans och är därmed ur vägen. Jag mätte upp, att om man gjorde mastfoten 41 cm hög, skulle fästplattan stå i höjd med durken på toan. Mastfoten gjordes i 8 mm stål och fästplattan bultades ovanpå denna. Till mastfoten svetsades därtill ett öra per sida, för fäste av tie-rods, vilka saknats i båten. Till övre fästen för tie-roderna gjordes 2 hängslen av flatjärn i rostfritt stål, som hängdes upp över mastkragen i aluminium. Vantskruvar och 5 mm riggvajer kompletterade arrangemanget. På *Svinga* hördes tidigare, under gång i sjö och lite friskare vind, ett ganska kraftigt knirrande under däck till mastregionen, trots att inga fall är dragna till sittbrunnen. Jag antar att problemet delvis berodde på att innertaket är garnerat med träpanel. Tie-roderna har eliminerat detta knirrande. Men detta problem förefaller vara rätt allmänt på äldre glasfiberbåtar, som saknar tie-rods. Tryckkrafterna från riggen har lett till att salongsskottets laminering mot däck har släppt på t.ex. många Swan-båtar av de första modellerna, då även dessa saknade tie-rods. Då *Svingas* hela rigg nu stod 41 cm högre än tidigare, innebar detta att fallvinscharna och de andra mastbeslagen samtidigt höjdes lika mycket i förhållande till däcksnivån. Detta förbättrade ergonomin vid arbetet vid masten avsevärt, då dessa beslag från början var monterade alldeles för lågt. Men bombeslaget sänkte jag 45 cm på masten, efter att ha omkonstruerat det. Originalbeslaget var alldeles för klent redan till den ursprungliga bommen. Jag ändrade även upphängningsdelen/leden till ändbeslaget på den nya bommen, vilken var i aluminium och föreföll alldeles underdimensionerad för vridbelastningarna.

Kontentan blev att vi efter förhöjningen av riggen med 41 cm och förlängningen av peket med 80 cm, kunde förlänga genuans förlik med 70 cm, medan akterliket förblev intakt. Tyvärr hann segelmakaren redan skära till duken för det nya storseglet, innan jag fattade beslutet att även höja riggen. Med samtliga nya riggmått tillhanda kunde han ha gjort ett storsegel på ca 34 m², nu blev storseglet alltså något mindre.

Från slup tillbaka till kutter

Svinga var från början riggad med en rullgenua ute på det ca 75 cm långa peket och med ett kutterstag en bit in på däck (se ritning). Senare hade babystaget och bardunerna slopats och istället hade riggen år 2007 kompletterats med ett förstag, som gick från förstäven till ett beslag fäst en knapp meter under masttoppen, ett arrangemang som är rätt allmänt på MK III:orna. Avsikten med detta nya stag var att man kunde föra en kryssfock på staget. Detta arrangemang fungerade mindre bra på *Svinga*, som är tyngre och mindre lättdriven än de flesta systerbåtarna, då focken var för liten att driva

den trögrörliga båten i annat än frisk vind. Därtill blev spalten mellan fockstaget och rullgenuan för smal, i synnerhet i toppen. Därmed gick det inte heller mera att kryssa med rullgenuan på normalt sätt, utan den måste rullas in vid alla slag. Då jag ritade om segelritningen, att omfatta den längre storbommen och det förlängda peket, såg jag att det nu också skulle vara läge att återställa kutterstaget och bardunerna. Då peket blivit så långt kunde kutterstaget nu fästas vid förstäven, istället för i akterkant av ankarboxen en bit in på däck, där det suttit från början. Ändå skulle det finnas en tillräckligt stor spalt mellan rullgenuan och kutterstaget, så att genuan kunde skotas mellan stagen. Samtidigt kunde man nu föra ett så stort segel på det kutterstaget, att detta segel verkligen kunde komma till användning i ett bredare vindregister än den ursprungliga mindre kutterfocken. Av erfarenhet från tidigare båtar visste jag att det i allmänhet i lite friskare sträckbogor fungerar mycket bra med revat storsegel, kutterfock plus delvis inrullad rullgenua. Dock bör ju inte en rullgenua i allmänhet revas in mera än 25 – 30 % av sin totala yta. I *Svingas* fall innebär detta att seglet inte skall minskas till mindre än runt 30 m². Därmed är genuan på *Svinga* för stor att föras, även revad, i frisk vind, då vinden kommer för om tvärs. Vid provhissning av den nästan oanvända stagfocken, iskuren i det nya kutterstaget, framgick att det gick att skära om den, så att den nedskuren fortfarande skulle behålla hygglig form och fungera för sitt nya ändamål, som kutterfock, med en yta på runt 15 m². Detta innebär emellertid att det uppstått ett visst ”gap”, i segelföringen, mellan rullgenuan, nedrevad till runt 30 m², och kutterfocken på 15 m². Här får man då reglera segelytan, främst genom att justera storseglets yta och form ”i mellanregistret”. Eventuellt kan genuan nu revas något mer än 30 % vid behov, då dess form blivit fördelaktigare för ändamålet, efter att seglet sytts om på tidigare beskrivna sätt. För segling i kustnära vatten är detta alltså ett mindre problem, men för längre havsseglingar borde man uppenbarligen komplettera rullgenuan med ett mindre rullsegel med högskuret underlik, att kombinera med kutterfocken.

Jag har ett antal äldre försegel som kom med båten, något av dessa kunde kanske sys om för ändamålet. Men för tillfället är detta inte aktuellt.

Svinga hade ju redan ”röstjärn” för backstag, vilka är monterade en bit akterom akter undervantens röstjärn. ”Röstjärnen” för backstagen är av bygeltyp, sådana som man ofta ser på mindre båtar, men även t.ex. på en del Omega 42:or. Hellre hade jag haft ”riktiga” röstjärn för backstagen, men byglarna är ändå ordentligt dimensionerade och krafterna på stagen är ju inte så stora. Dessutom kan de ursprungliga röstjärnen för häckstagen nu också

användas för backstagen, då jag nu flyttat häckstagen ut på pushpiten. Då behöver man bara lite längre linor för taljorna. Alternativt kan man använda vajerstroppar emellan, så slipper man byta linor, de gånger man vill skifta backstagen längre akteröver, för effektivare längdskepps stagning. Med backstagen fästa i främre ”röstjärnen” slipper jag lätta på dem i slagen på kryssen.

I samband med riggändringen kompletterade jag ännu stagningen med ett par mellanvant. Dessa går ifrån huvudröstjärnet (där jag gjorde ett Y-förgreningsbeslag för detta nya mellanvant och övervantet), över spridarnocken och till det beslag på masten där backstagen är fästa. Denna stagkonfiguration för mastoppriggade kuttrar med enkla spridarpar finns bl.a. på flera Hans Christian-kuttrar och även på en del traditionella amerikanska långfärdsbåtar avsedda för segling på världshaven. Riggen är, sålunda kompletterad, väldigt välstgad och den står stadigt oavsett vindförhållanden och segelsättning.



Det löstagbara kutterstaget, backstagen och de nya mellanvanten framträder på bilden.

De ursprungliga vantspridarna hade skadats och den förre ägaren hade beställt nya spridare, vilka var undermåligt utförda, vilket anförts tidigare. Därtill var de för korta. ”Enligt läroboken” skall ju spridarnas längd inte underskrida avståndet från röstjärnet till mastprofilen, vilket de gjorde här med över 10 cm! Med för korta spridare erhålls inte tillräcklig stadga i riggen och då man betraktar den i tvärskeppsled ser den till formen ut som en julgran! Men på Öja Alu tank i Österbotten är man väldigt duktig på metallarbeten av olika slag, och de gjorde

nya vingformade spridare, som verkligen till konstruktion, material och utförande är utomordentligt fina och de sitter perfekt på originalbeslagen på masten.

Svinga hade två spinnakerbommar, den ena ca 30 cm kortare än den andra. Även den längre spinnakerbommen var lite för kort till att spira genuan i lovart på länsen. Men då bommarna är av samma rördimension skall jag förkorta den kortare bommen med 50 cm och använda den sålunda erhållna röststumpen till att förlänga den längre bommen motsvarande. Då får jag bommar av lämplig längd till att spira såväl genuan som kutterfocken.

Vid riggmodifieringen hade jag alltså utgått ifrån principen ”Man tager vad man haver!”. Jag behövde alltså endast skaffa ett nytt storsegel, då de nästan oanvända förseglen kunde sys om och anpassas till riggändringen. I köpet av båten ingick 2 kompletta uppsättningar extra stag i prima skick. Sålunda hade jag vajer till alla stag, förutom till genuastaget för riggändringen. I efterhand insåg jag att storbommen kunde ha gjorts av röret från någon avbruten mast, men där hade man nog inte tjänat så mycket i penningväg, då Benns erbjudande faktiskt var förmånligt. Men av en gammal mastprofil hade jag nog fått en lite rejälare bom, dagens tunna bomprofiler känns nog lite i klenaste laget.

Erfarenheter

Det var verkligen spännande att hissa segel första gången, efter att alla beskrivna arbeten slutförts. Hur hade dessa utfallit? Genast, då vi fått upp det nya mäktiga storseglet, sköt båten fart på rätt lätt slör. Känslan var obeskrivlig, båten löpte ju bättre för enbart storsegel, än den gjort med fullt ställ tidigare! Det kändes så bra, att jag ville njuta en stund av framfarten för enbart storseglet, innan vi rullade ut genuan också. Då ökade förstås farten lite till, men man kände nog att storen nu ”blivit motorn” på undanvind. Gudskelov hade allt arbete och alla satsningar verkligen burit frukt! Jag hade nog upplevt det som ett vägspel att ge mig in på ett så omfattande projekt, då utgångspunkten ändå varit en så obegripligt trögseglad båt. Under hemseglingen året innan hade vi blivit ifrånseglade av nästan alla andra båtar, även betydligt mindre, nu hade *Svinga* blivit ”hyfsat snabb” för sin storlek. Jämfört med andra båtar, förefaller det som att hon kommer bäst till sin rätt då vinden ökar. Lite överraskande förefaller hon också att komma till sin rätt på sträckbogar och kryss. Mina tidigare erfarenheter av laurinkostrarna var ju att det var på undanvindsbogarna de fick visa framfötterna. På kryss i skärgårdarna upplever jag att *Svinga* går väldigt högt i vind. Jag föreställer mig att det beror på det långa peket. Rullgenuan gör mera nytta för sig nu, då den inte överlappar storen så mycket.

Och skotvinkeln blir väldigt snäv, då förtriangelns bas är så lång. Dessutom sitter ju genuaskotskenorna längre in på MK III än på de äldre systerarna. Men så hade Laurin även planerat det från början. På kryss till havs lönar det sig ju inte att ligga lika högt upp i vind, med lite slack i skoten förefaller båten att ha väldigt bra driv istället. En bidragande orsak är förstås också den utökade kölvikten på MK III versionen. Med vinden förom tvärs, lönar det sig definitivt att reva det stora storseglet, innan man börjar minska på förseglet.

Att segla med även kutterfocken uppe fungerar bra på halvwind, gärna i kombination med rev i storseglet i lite friskare vind. Men går man upp på snäv kryss, stör kutterfocken luftströmmen i akterkanten på genuan. Detta beror säkert på att genuans skotvinkel är så snäv. För att undvika detta, måste genuan revas eller alternativt, kutterfocken borde skotas in längre midskepps. Synpunkter gällande reduceringen av segelytan med kutterriggen vid tilltagande vind förom tvärs behandlade jag tidigare, och här får mera erfarenhet visa vägen framöver. Det har visat sig att båten går väldigt bra på frisk sträckbog och även på kryss för enbart genua. Men så skall man ju egentligen inte segla, då det belastar riggen onödigt, bättre att gå med två mindre segel istället. Kortvarigt kan det accepteras, då riggen är så väl stagad och duken kraftig. Dock bör man beakta att fall och skot med sina beslag därvidlag också belastas mer än vad de konstruerats för.

I lätt undanvind ger det stora storseglet kraft, och i kombination med spirad genua löper båten undan, p.g.a. den stora totala segelytan. Men på lätt halvwind orkar inte vinden fylla rullgenuan ordentligt, då den är gjord i så tung laminatduk. Därmed blir halvwindsbogarna i mycket lätt vind *Svingas* svagaste bog. Idealet vore då en gennaker, gärna i kombination med ett av de nya rullsystemen, där seglet rullas runt en lina som hissas upp med spinnakerfallet. I *Svingas* fall vore det enkelt att bygga en stabil fästpunkt för gennaker-rullen, genom att göra en bågformig förlängning av pulpitröret, förom teakplattan för ombordstigning. Nödvändig stadga för den förlängda pulpitbågen fås genom att förankra den till pekets framkant med ett rostfritt rör. Samtidigt blir förlanternan skyddad av röret. Skulle det visa sig att röret skuggar lanternan får förstärkningen utföras med 2 eller 3 stångjärn till peket istället.

Med facit på hand har vi nu, efter alla i detta skede utförda åtgärder, en L32:a som prestandamässigt är

jämförbar med den ursprungliga versionen, L32 MK I, jag seglade i min ungdom. Antagligen är *Svinga* lite vassare på kryssen då hon, p.g.a. det långa peket och de nya seglen, tar så god höjd. Den tyngre kölen nämnde jag tidigare. På hård undanvind däremot var antagligen vår gamla L32:a *Diana* snabbare. Detta p.g.a. att hon inte var lika tung och hade därför lättare att surfa i medsjön. Därtill bromsar ju också *Svingas* bogpropeller, om än den effekten antagligen inte är lika kännbar i friskare vind. *Svinga* är också känsligare för rätt segelföring. Revar man lite tidigare på undanvind, är det omedelbart på bekostnad av farten. En mera lättdriven L32:a bromsas inte upp lika fort av segelminskningen.

Reflektioner

Vid val av L32:a, föll jag för *Svinga*, då jag gav strukturell kondition högsta prioritet. Men hade jag gett mig lite mer tid, kunde jag ha funnit en annan L32:a som också fyllt det kravet och som samtidigt seglat minst lika bra som *Svinga* gör idag. Och detta utan alla de satsningar på ändringsarbeten jag redogjort för. Vi har ju alla våra preferenser och behov, därför blir båtarna så olika och det som är rätt för någon, är det kanske inte för någon annan. Och vice versa. *Svinga* befann sig ganska långt på ytterkanten av spektret, då hon uttryckligen byggdes för att seglas jorden runt. Då behöver man ju lite annan utrustning än den man klarar sig med i Östersjön. Byggaren lyckades också i sina ambitioner att bygga en vacker gedigen inredning. Den uppskattar vi mycket. Men det är klart att allt detta ger några kilon extra, som man inte kan trolla bort. Senare hade det investerats i sådant jag kunde ha undvarat, då det så drastiskt reducerat båtens seglingsförmåga. Men samtidigt har jag förståelse för att t.ex. manöverförmågan prioriteras högre i Danmarks till trängsel fyllda och, åtminstone på västkusten, blåsigare hamnar.

Det har ändå varit en intressant och lärorik resa. Satsningarna har redan i detta skede gett mycket god utdelning, inom de ramar båtens byggnadssätt medger. Och vi har en durabel och välbyggd båt vi trivs med och som känns trygg i alla förhållanden. Men jag kan ändå inte låta bli att fantisera över, vad resultatet kunde ha blivit, ifall satsningarna gjorts på en, ur prestandasynvinkel, "mindre belastad" laurinkoster! Kanske någon vill prova ...

Fredrik Ekström



Svinga hinner upp en Swan 36. På bilden framträder Swanens häckvåg tydligt i mitten nedtill på bilden. L32:an "seglar utan häckvåg"! På bilden framträder den extra triangeln som syns in efter att riggen höjts och peket förlängts. Genuan blev lättare att skota och rulla in efter ändringen.

På strövtåg bland de yttersta skären

Första halvan av juni – säker tid för den som vill slippa trängas i Stockholms vackra skärgård. *Sarang* med Skeppare och gast hade tillbringat lördagskvällen med Laurinkollegor i Norrviken, Runmarö. Man hade där även träffat (sjö-)Kapten från Västervik som hade blivit lovad denna kommande sightseeingtur i yttre skärgården i utbyte mot en nysnickrad lucka till *Sarang*. Vi två återstående gästar anslöt på söndagen i Stavsås. Lätt sommarklädda möte vi den friska skärgårdsluften och Skepparn otåligt väntande vid bryggan. Nämndöfjärden norrut, tangerar Kanan med kurs mot Bockö dit Kapten (med gast) genat i sin finskbyggda Lohi 34:a *Lady*. Segling i avtagande vind blev så småningom motorgång. Det som ovan sades om brist på trängsel stämde just nu inte. Söndagskväll innanför Sandhamn. Hur många flytetyg som helst på väg in mot stan. De flesta prydda med stora vimplar/flaggor med mer eller mindre begripliga bokstavskombinationer –

sponsring tycks finansiera både det ena och det andra. *Sarang* hittade *Lady* på svaj vid Bockö och slöt fint upp sida mot sida förlitandes på ett ankare – ett förtöjningssätt som vi använde med framgång under hela veckan. Problemet var bara vem som skulle ankra eller snarare vem som skulle slippa ta upp ett lerigt ankare nästa morgon. Vi försökte nog vara ungefär rättvisa så det blev varannan dag. Fast Kapten hade motordrivet spel – lite fusk alltså.



Eftermiddagen planeras.

Nästa dag purning 05.30 eller om det var ännu tidigare ... Fin segling genom Björkskär och Lilla Nassa till en lunchdragg vid Stora Nassa. Kväll i Kallskär. Skriver *i* för det är verkligen en liten hamn i själva Kallskäret. Minimal infart. Motor in ... Förtöjde bredsides mot klippan och lyckades vi inte här till och med få en tredje gäst utanför i bredd! Kort men kärnfull regnskur förkortade landpromenaden.



Kallskär; senare erbjöds ytterligare en båt plats utanpå.

Segling ut ur hamnen efter morgonens skepparmöte. Dagens rutt mot Svenska Högarne hade tagits fram lite som en kompromiss – Kapten van vid raka linjalstreck ritat med penna i kortet mot Skepparns mer intuitiva navigering mellan kobbar och grund. Frisk nordlig vind gav bra fart. Ankrade väl i lä syd om Storön. Sightseeing runt ön täckande alla sevärdheter inklusive den vackra fyren, sedan fin sträckbrog in mot väntande natthamn vid Ut-Fredel.



Ut-Fredel

Fortfarande i princip folktomt – vi mötte en seglare och såg väl kanske en eller två på håll. Även på land folktomt vilket gav möjlighet att på mycket nära håll studera Ut-Fredels fina samling av fiskebodas. Jag har glömt att påpeka vilken god hjälp för förståelsen av öarnas tidiga historia vi under våra långa strandvandringar hade av en av gästerna som tillika befundes vara professor i läran om gammalt berg.

Påföljande morgon bleke. Motorgång utmed Lygna med planering för lunch på Röder – dock fick en av gästerna en snilleblixt – Svenska Stenarna när vi ändå var i närheten. Flexibla som vi som är, vår ringa ungdom till trots köpte vi detta på studs. Ankrade så vackert mellan stenarna.



Svenska Stenarna

Snabbt iland – Skepparn beväpnad med en åra till skydd mot tärnor och mås (jo, det var visst tillåtet att gå iland). Väl iland möttes vi av en viss stank och åsynen av ett stort antal skelett av olika åldrar – en del med ännu påhängande mjukdelar. Sälår: säldöd, förgiftning, olycka, katastrof ..., vi hade inte ord för våra känslor. Dock visade Professorn här prov på klokt vetenskapligt förhållningssätt. Det visade sig att han förutom att vara stenexpert även hade försänkningar i den delen av vetenskapsvärlden som satt inne med den mest aktuella evidensen avseende sälars vanor och ovanor. Då ju den moderna ickerumsliga kommunikationen numera går med blixstens hastighet (elektronisk post) kunde vi stående på fot få en första vink om att detta nog inte var så avvikande som vi först hade befarat. Det har senare inkommit bekräftelse på att detta är vad man säger ett exempel på naturens gång. Svenska Stenarna är Östersjöns främsta säl-BB. Eftersom både barnens och mödrarnas dödlighet i samband med förlösningen är förhållandevis hög blir resultatet tyvärr det vi funnit.

Vi hade nu utrustats med en visserligen svag men sydlig bris vilket gav möjlighet till stilla segling utanför Röder, över Udd-Djupet mot Söderarm. Tänkte Långskäret men det viskades om ökande västlig varför vi efter ett varv in vid Långskäret ändrade sikte mot Inre Hamnskär där vi åter svajade för natten, båtarna kind emot kind.

Ny underbar dag. Riktigt frisk bris – fast emot. Men vad gör väl det när man har en självskotande flock! Sådan saknades dock på hälften av eskaderns två båtar där då besättningen i den andra fick jobba hårt i vändningarna. Förbi Söderarm och Tjärven över Havssvalget med sikte på Arholma Österhamn, där vi efter en smärre draggning fick en trygg ankarförtöjning. Nästan tomt vid bryggan där det

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

annars under den korta julisäsongen kommer att vara knökat.

Nästa morgon väcker Skepparn med scrambled eggs och bacon – något vi under veckan anat möjligheten till efter tidigare tjuvtitt i kylskåpet. Mums. Kylskåp förresten – en liten surrande detalj under kojen som, om inte hållit gästen vaken, så

åtminstone gjort sig påmind då och då under försöken till skönhetssömn. Lazy sailing till Gräddö-Asken där sämre väder stundade. Delar av besättningen tackade för sig, medan *Sarang* dagen efter sökte sig hemåt via Möja (där gäst roddes iland) i regn och nordlig kuling – full fart! Kapten bytte besättning och planerade för Åland men det är en annan historia. Tack för en fin försommarvecka.

N.R. text, T.W. foto

