

Laurinkostersällskapet

Nr: 121 FEBRUARI 2024

INNEHÅLL: ORDFÖRANDE HAR ORDET, **SID 1** • SVEAKRYSSAREN **SID 2** • MED MISS MY JORDEN RUNT, **SID 11**
• MEDLEMSINFORMATION, ÅRSMÖTESRAPPORT **SID 17** • LAURINKOSTERSÄLLSKAPET, **SID 18**



Ordförande har ordet

Nu går vi in på vårt 30e verksamhetsår vilket är helt fantastiskt, vem kunde tro det när vi startade 1994. Riktigt roligt att vår lilla förening lever vidare och under den här tiden kunnat ge ut 121 nummer av vår tidning, förmedla kontakter mellan medlemmar på FB-sidan och sprida kunskap om båtarna på hemsidan, fantastiskt.

Ett stort tack till alla er som lagt ner tid och energi för att skapa innehållsrika reportage om båtar och segling genom åren. I detta nummer presenterar Fredrik som är en trogen medlem sen många år sin nya Laurinare (Sveakryssaren) som får en att drömma sig bort en stund. Det är alltid roligt med reflektioner över hur båtar är att leva ombord i och hur de seglar under olika förhållande.

Du kanske också har en bra artikel liggande som du vill att vi publicerar så skicka in den bara. Under dessa trettio år har vi haft flera redaktörer för bladet som lagt ner massor med tid för att förse oss med dessa fantastiskt läsvärda och innehållsrika nummer av bladet, en eloge till er alla.

Vad kommer hända under vårt jubileumsår? Den 9 mars kommer vi vara i Uppsala på Elfstedts snickeri och prata om båtssnickerier. Vilket kommer att bli mycket lärorikt.

Vi kommer att ha en sommarträff den 1 juni som vi flyttat till Finnhamn (Jolpan) för att vi befarar att det kommer bli för fullt i Norrviken med 24-timmars som går samtidigt. Jolpan kommer vi kunna hitta många fina möjligheter till samkväm på berg och bryggor.

Vår stora begivenhet kommer att vara höstträffen där vi kommer att fira LKS 30 år, lördagen den 31 augusti på Lidingös uthamn Ekskär som vi fått hyra vilket vi hoppas skall bli mycket trevligt. Vi kommer att återkomma till detta evenemang flera gånger längre fram under året.



Årsmötet planerar vi ha på Södergården den 16 november och här kommer valberedningen behöva få in tips från er på kandidater till ordförande och kassör som skall väljas i år.

Som ni märker så kommer 2024 bli ett mycket händelserikt år för vår förening men det finns fortfarande plats för spontana träffar runt om i landet vilket jag hoppas att ni bjuder in till gemensamma seglingar under året.

Vi vill också uppmuntra till att ni delar med er av era erfarenheter i våra kanaler så som på Facebook och hemsidan, allt räknas.

Jag och alla i styrelsen önskar er alla ett härligt seglingsår 2024, segla lugnt

Kalendarium 2024

Vinterträff, 9 mars Uppsala

Sommarträff, 1 juni Finnhamn (Jolpan)

Höstträff 31 aug, Ekskär

Årsmöte, 16 nov, Södergården

LAURINKOSTERSÄLLSKAPET

Ordförande: Håkan Lundgren, 073-640 61 38

Kassör: Zimon Willén, 073-838 79 73, plusgiro 468 35 75-7

Sekreterare: Helene Elfstedt, 070-597 12 48

Redaktör: Pelle Lind, 073-805 01 67

Webbredaktör: Anders Green, 070-868 07 45

www.laurinkoster.dinstudio.se

laurinkostersallskapet@gmail.com



Från L32:an Svinga till Sveakryssaren Carioca

Av Fredrik Ekström

L32:an Svinga blev min tredje laurinkoster och henne kom jag att äga i tolv år. Och frågan är om hon inte är den bästa båt jag någonsin ägt. Men vägen dit var lång, och detta har jag ju berättat om i ett antal artiklar under årens lopp.

Jag var alltså synnerligen nöjd med Svinga, men ett omfattande husrenoveringsprojekt, som redan dragit ut på tiden, hade lett till att det inte blivit över mycket tid till segling.

Det årliga underhållet på båten upptog flera dagar än de dagar jag hann segla med henne.

En framliden vän och L32-seglare frågade om jag blivit bonde...

Till slut kändes inte detta hållbart.

Den vettigaste kompromissen föreföll därför vara att hitta en mindre tidskrävande båt, lämpad för dagsturer i skärgården, men ändå med kapacitet att fungera för färder längs våra kuster, ifall det i fortsättningen skulle erbjudas mera tid för detta.

Jag hade tidigare ägt såväl en A22 skärgårdskryssare som en Safir tillsammans med några kompisar, och har alltid gillat den fartkänsla dessa långsmala båttyper erbjuder. Nu skulle emellertid urvalet, av underhållsskäl, inskränka sig till en båt i glasfiber, mera beboelig än Safiren, men ändå inte större än att jag också kunde klara av att segla den på egen hand. Samtidigt ville jag ha en båt med skrov av klassiskt snitt, och till ett överkomligt pris.

Båturval och utbud

Av utbudet utkristalliserade sig tre båtmodeller, S 30 (med den klassiska överbyggnaden), Passad och Sveakryssaren. S 30 och Passaden kändes lockande pga skrovlängderna, 12,5 resp 12,3 m, men med måttliga displacement, vilket utlovade fina fartresurser, åtminstone på öppna bogar.

Jag har en kompis som har en Rival 22, och den båten är en mycket trevlig seglare,

och förhållandevis styv, trots rätt liten kölvikt. Men den har för trånga boende utrymmen för våra behov. Passad är ju en större variant av båttypen, vilket bådade gott för Passaden.

Rhapsody 34 kändes också intressant, pga den höga byggkvaliteten och de gedigna seglingsegenskaperna, men den föll pga att de höga bottenstockarna inkränker alltför mycket på innerutrymmena.

Skick och utförande varierar ju en hel del från båt till båt på dessa lite äldre båttyper.

På våren föreföll utbudet bäst för S 30, med ett fint exemplar i Göteborg. Men jag var tveksam till akterruffen på S 30, då denna gör det besvärligare att nå akterdäck vid hamnmanövrar, samtidigt som rorkulten kommer för högt pga akterruffen. Ägaren till en fin Passad skulle åka iväg på en lång resa över sommaren, och jag hann inte se båten innan han skulle iväg.

Sveakryssaren hade varit lite av en förhandsfavorit. Detta då jag gillade den båttypens däck- och sittbrunnslayout bäst, samtidigt som jag litade på Laurins förmåga att rita snabba båtar.

Detta skulle säkert kompensera för åtminstone en del av den fartfördel de andra båtarna hade genom sin större längd.

Därtill hade Sveakryssaren betydligt större kölvikt, ca 500- 600 kg mera än för Passad respektive S 30. Sveakryssarens högre fribord borde också ge torrare gång och större känsla av säkerhet för besättningen.

Och en kul grej var ju förstås att man med en Sveakryssare fortsatt kunde höra till gemenskapen för ägare av Laurin-ritade båtar.



En Laurinare, än en gång!

Jag hittade en mycket fin Sveakryssare på Blocket, men den gick, innan jag fått Svinga såld.

En gul Sveakryssare, Carioca, föreföll också rätt lovande, men den båten verkade vara såld, då säljaren inte tycktes gå att få tag på. Mot förmodan lyckades detta till slut, via en kompis son, som är bosatt i Sverige. Tack även till Håkan, som sände mina kontaktuppgifter till säljarna!

Carioca ägdes av tre trevliga unga marin-officerare och hon befann sig på Gålö-basens Båtklubb. Det senare krävde lite mera arrangerande, då ju klubben inte är tillgänglig för allmänheten. Men vi blev mycket välvilligt mottagna där. Jag hade ju själv utfört min militärtjänstgöring i finska marinen och miljön här kändes därför bekant. Förstås är vi också i dessa oroliga tider glada att följa med det växande goda samarbetet mellan våra länder inom detta område.

Carioca låg i sjön, men var origgad vid vårt besök. Visst hade tiden lämnat sina spår här och där, men hon verkade vara till sitt byggnadssätt välutänkt, om än lättbyggd. Jag kunde inte upptäcka några tecken på delamineringar av varken skott, bottenstockat eller andra förband.

Ägarna gjorde mig dock uppmärksam på att det stundtals läckt vid röstjärn och mantågstöttornas infästningar, främst till följd av belastning från genuaskoten, som vid kryss ligger emot dessa.

Vi gjorde en provtur för motor, och den verkade fungera fint, liksom övrig teknisk utrustning ombord.

De nämnda läckagen gjorde mig lite tveksam och vi kom därför överens om att försöka få tag på en besiktningsman för utlåtande. Detta verkade inte vara så lätt, med stundande sommarsemestrar och på kort varsel. Lite orolig var jag ju nog, då jag gärna hade låtit utföra en fuktmätning av däckets sandwich-konstruktion.

Men så vi råkade på Lasse Bergman i Saltsjöbaden. Han tyckte att om båten hållit i närmare 50 år, så borde den väl hålla ännu den tid som jag kunde förväntas hålla på. Du har ju haft så många båtar att du säkert själv kan bedöma skicket, tyckte han. Och besiktningsmannens arvode kan ju uppgå till närmare halva båtens värde. Tack Lasse för dina förnuftiga resonemang!

Då mantågstöttorna sitter i det som är tillstymmelsen till ett valdäck på Sveakryssaren och då detta område är utfört i enkellaminat, bedömde jag att läckagen inte kunde ha ställt till det alltför mycket.



Jag hade genast blivit förtjust i båten, sittbrunnen var ju en ergonomisk fullträff, och inredningen faktiskt betydligt rymligare än väntat. Skarndäcken var hyggligt breda, och Leena noterade att båten inte gungade till då man gick ombord, trots avsaknaden av riggen vid första besöket.





Och hon blev också förtjust i atmosfären ombord, lite som ombord på vår 3,2 t koster Lileca i tiden, tyckte hon.

Allt var enkelt, men väldigt funktionellt ombord, och under däck fanns tillräckligt med plats att vistas ombord även under regniga dagar.

Ingen begagnad båt är väl felfri resonerade vi och själv ville jag ju också segla ännu denna sommar! I vår ålder kan man ju inte heller mera ta för givet att man fortfarande har en massa år kvar att segla, så saken var avgjord!

Hemfärden

Jag hade föreställt mig att jag skulle hinna segla hem båten till Midsommarhelgen. Ändå ville jag ha med någon på hemfärden, med tanke på att båten var oprövad och förstås, i motsats till L32:an, inte avsedd att seglas i vilka väderförhållanden som helst.

Innan hemfärden gjorde vi också ännu en extra tur till Gälö med bilen, för jag ville ha med mig en hel del kompletterande utrustning och vertyg inför hemfärden.

Hemfärden kom sedan att ske i olika etapper, då det visade efter avfärden att det fanns en del jag ville fixa innan fortsatt segling. Detta ledde till att färden uppdelades i tre olika etapper, samtidigt som det var kull att stanna några dagar i etapphamnarna, där jag i lugn och ro kunde inrätta mig i båten.

Vindarna var i början svaga och rätt mycket från ogynnsam riktning, så färden framskred också av den orsaken långsammare än beräknat. Men vi fick också prova båten i det hårda väder som också ledde till stort manfall under pågående Gotland Runt.

Ute på den stora Skiftet-fjärden, som skiljer Åland från Åbolands skärgård, fick vi några fronter över oss. Då ökade farten till först 8, sedan 9-10 knop och stundtals var vi uppe i

runt 12,5 knop i de hårdaste byarna. Men redan då vi kommit ut på Skiftet hade det blåst såpass, att vi hade rullat in hela genuan, då jag ville undvika att den skulle smälla och överbelasta riggen i den stundtals rakt akterliga vinden och ifall sjön skulle bygga upp därute. Men då storen inte gick att reva, pga att single-line revsystemet låst sig, blev förstås båten, pga den felaktiga segelbalansen, mycket tung på rodret. I de hårdaste byarna gick båten inte att få ner på kurs, utan vi pressades upp i vind och utanför faret.

Då övervägde jag att stryka också storen, för att enbart på riggen gå vidare, tills vi nådde skärgården. Men sedan lättade vinden något. Lättad var också skepparen, då björnbrottningen med rorkulten ibland nog stämt till eftertanke! Den lilla rorkulten kändes då ännu mindre och fragilare, van som jag hade varit vid Svingas grova rorkult av närmast skutdimensioner...

Men hembojen fångades till sist, om än en månad senare än planerat. Detta också pga andra åtaganden mellan segelturerna. Och visst tyckte vi nu att hon såg nätt ut, där hon låg med sina citronfärgade fribord som speglade sig i vattenytan, under det solen sakta sänkte sig över skogsbrynet i nordväst.

Hurudan är hon då att segla?



Trots att jag hunnit segla henne från Haninge till Esbo, igenom skärgårdslederna och via Stockholm, och därefter gjort kortare dagsturer, inkluderande några klubbkappseglingar, upplever jag ändå att det är lite tidigt att komma med alltför långtgående omdömen om hennes seglingsegenskaper.

En orsak är att hennes segel, och då i synnerhet rullgenuan, är rätt uttjänta. Seglen är i och för sig av laminatduk, och av hög kvalitet från Saltsjöbadsegel, men de är nog runt 15- 20 år gamla föreställer jag mig.

I synnerhet rullgenuan (ca 125- 130 %) har tappat endel av formen. Dessutom ligger den emot aktre undervantet då man skotar in dikt på kryssen och skotet pressar mot mantåget, vilket medför att skotvinkeln blir rätt öppen. Därmed är inte höjdtagningsförmågan med detta segel den bästa. Jag har förstått att man bör ha en smalare kryssfock för att få riktigt bra höjd, men mitt intryck är att focken inte riktigt räcker i lättvind. I frisk vind, med focken satt, har Sveakryssaren ryckte om sig att vara en stark kryssbåt.

Cariocas kryssfock är försedd med pistolhakar och går därigenom inte att använda på Furlexen. Men då jag ämnar flytta Furlexen längre fram, kunde jag samtidigt montera ett löstagbart fockstag av dyneemalina på masten, strax under genuafallet, och vid användning fästa nedre ändan av linan/fockstaget i ankarboxen, där Furlexen tidigare varit placerad

Den befintliga storen är också klart mindre än på den ursprungliga ritningen. Ett i efterhand monterat bombeslag sitter 15 cm högre än på ritningen (en rätt vanlig ändring på båtarna tror jag) och därtill går seglet ändå inte i topp, där har man ytterligare ca 30- 40 cm att gå på. Och med befintlig bom finns 15- 20 cm mera att få ut.



I det lättare vindregistret kommer Carioca nog inte igång på samma sätt som mina tidigare båtar, L32:an Svinga och 4,5 t kostern Casella II. Men då bör man också beakta att jag försett bägge kostrarna med långa peken, varvid de för kännbart mera segel än med ursprungligt segelplan. På Svinga hade jag ju dessutom en längre storbom och därtill också utökat kölvikten (ca 2,9 ton), vilket gjorde henne till en mycket kraftfull seglare.

Därutöver bör man ju också beakta seglens kondition, och de var ju, om än sydda i dacronduk, betydligt bättre på kostrarna än på Carioca idag.

Och på Skiftet fick vi ju verkligen belegg för att Sveakryssaren löper undan på öppna bogar då det blåser. Då kommer båtens relativt lilla displacement, grunda skrov med raka linjer och ett rätt platt, bärande akterskepp till sin rätt.

Jag gissar alltså att det, med nya större segel, finns potential till betydligt fartfylldare segling. Och detta kan man uppnå utan större ändringar av riggen.

På många Sveakryssare har man fört förstaget framåt ca 50 – 60 cm (liksom på S 30) för bättre fartegenskaper i det lättare vindregistret. Denna möjlighet avser jag alltså att utnyttja även på Carioca.

Jag ämnar samtidigt flytta Furlexen, som nu är monterad nere i ankarboxens aktre skott, upp på däck. Med rullen under däck blir det fler brytblock, vilka ökar friktionen, i synnerhet som infallsvinklarna för manöverlinan oundvikligt blir fel.

Många Sveakryssare seglar utan mantåg, då detta ju lätt kommer ivägen för såväl segel som skot. Personligen vill jag dock behålla mantåget, då det känns bra att ha något att hålla tag i uppe i lovert, då man rör sig på däck under gång. Jag tycker också att mantåget ger båten en fin inramning och en känsla av kapacitet för utomskärsturer.

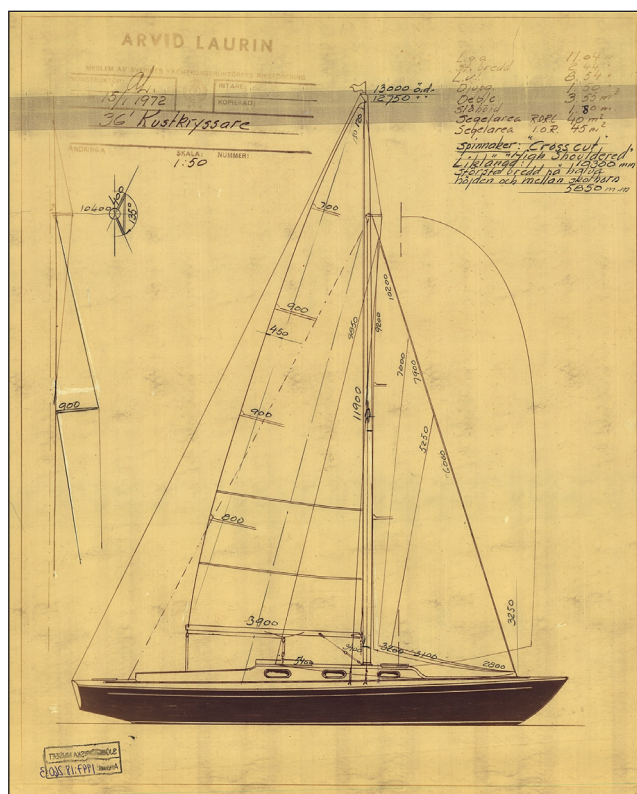
Men för förseglets hanteringen på kryss, underlättar det då om rullen sitter ovanför däck. Då går seglets underlik friare för mantåget än med rullen placerad under däck.

Den partialriggade båten har förstås barduner, men dessa upplever jag som lätthanterliga, då de är ledda från akterdäck via brytblock och vinschavlastare till de aktre vinscharna på sittbrunnssargen. På Carioca är bardunerna av 4 mm vajer, men dem avser jag byta mot 6 mm dynema-linor, dels för att de är starkare, men också för att spara på segelduken.

Det är också en del annat jag kommer att ändra på, bl.a. kommer jag att installera en dirklina som löper via masttoppen ner i däck och vidare till sittbrunnen. Nu finns enbart en kort vajerstropp från häckstaget till bomnocken, inget som underlättar storsegelhanteringen precis.

Överlag känns Sveakryssaren väldigt trevlig att segla.

På kryssen är det enkelt att ta sig fram, också i trånga passager även med rullgenuan, då denna enkelt kan minskas till lämplig storlek för lätt hantering vid täta slag.



Ritning segelplan, Sjöhistoriska museet

Mången, i synnerhet de med framflyttade förstag på sina båtar, seglar dock enbart med kryssfock och slopar genuan. Man väljer istället att skifta till något läsegel, ifall vinden är svag och inte stick i stäv.

Min egen känsla är att jag vill segla med genua, då denna kan göras runt 10 m² större än focken. Och för man genua klarar man sig långt utan läsegel.

Här handlar det alltså också om vanor och preferenser, men de flesta förefaller mycket nöjda.

För mig, som har båten liggande vid svängboj, är det kul att bekvämt kunna både ge sig iväg och lägga till för segel. I och för sig gick detta även med L32:an Svinga, som hade ett kraftfullt storsegel, men då hembojen ligger invid en rätt trafikerad farled, krävde detta lite mera framförhållning.

Sveakryssaren går behagligt i sjön, och för det mesta även mjukt mot svallvågor och sjö. Någon enstaka gång har det smällt till lite i motsjö, något som jag emellertid aldrig upplevde med kostrarna.

Balansen tycker jag också är bra, och den blir säkert ännu mycket bättre, då jag byggt om till ett traditionellt bindrev. Då blir enkelt att anpassa storseglets storlek efter förhållandena. Det befintliga single-line revsystemet, som de flesta tycks uppleva som krångligt, medgav sällan denna möjlighet pga löpande strul.

Båten känns också oväntat styv jämfört med

kostrarna, och rullar man in lite på genuan, går det bekvämt att kryssa i 7-8 m/s med full stor. Visserligen är mitt storsegel, som sagt, mindre än på Laurins ritning, men å andra sidan är ju dess form inte jämförbar med ett nyare segel.

I medsjö kan båten kännas lite slingrig på rodret, och detta intryck förstärks säkert av att rorkulten är placerad såpass nära sittbrunnens aktersarg. Hade den varit placerad några decimeter längre akteröver, hade man fått ett helt annat moment i rorkulten.

På endel båtar har man valt att göra rodret fristående. Jag tror att man prövat detta även på Carioca, då hon är försedd med ett grovt plasrör lodrätt från akterdäck till båtbottnen, och då detta rör nu saknar annan funktion. Kanske det gick en roderaxel till ett separerat roder där innan?

Med separat roder lär båten bli lätthanterlig som en jolle, och med perfekt balans. Men styrkemässigt föredrar jag den ursprungliga konstruktionen, samtidigt som båtens klassiska känsla bibehålls. Endel hävdar att båten kryssar bättre med originalrodret, men detta är något jag inte vågar uttala mig om.

Sveakryssaren har ju rykte om sig att klara av hårt väder också till havs, och en systerbåt lär ha seglats till Nya Zeeland, så säkert ligger det något i detta. Men mitt intryck så långt är nog att det är i skärgårdarna och kustnära vatten båten bäst kommer till sin rätt och erbjuder då njutningsfylld segling i dessa farvatten. Och det är just för sådan segling vi skaffat vår båt.

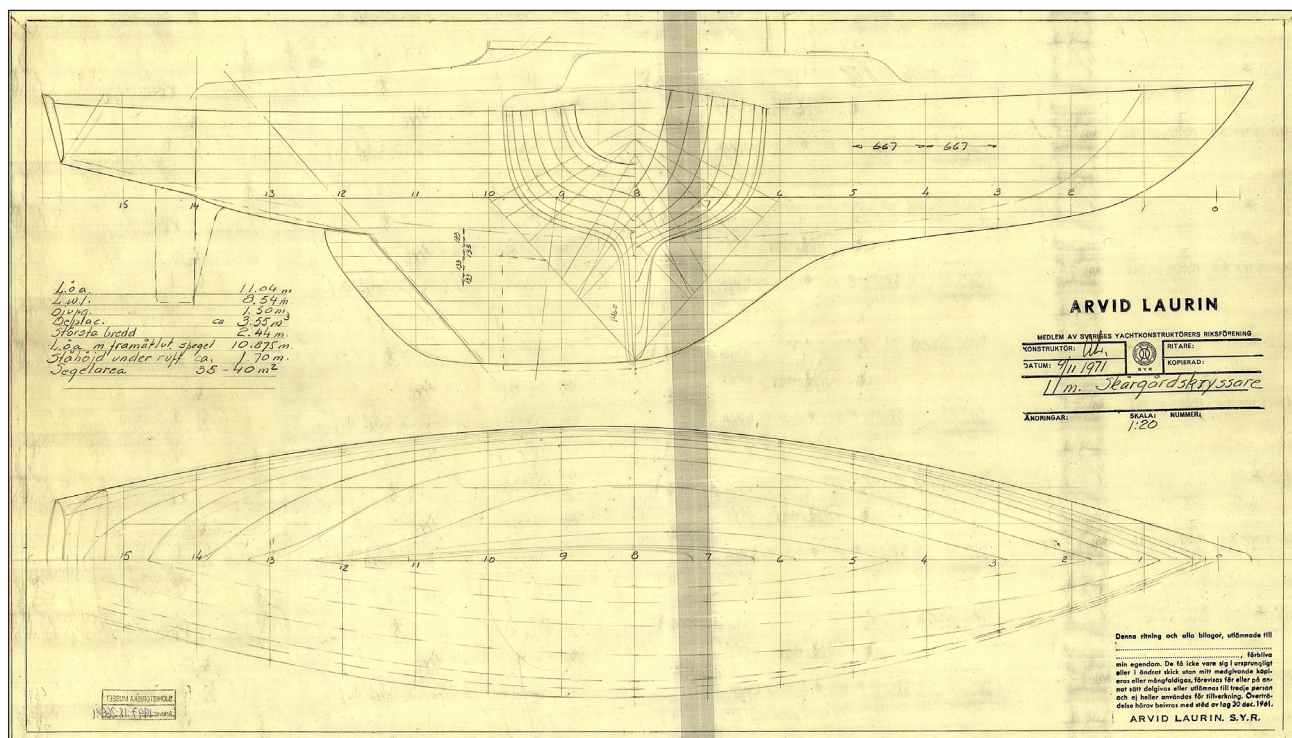
Till ren havssegling över större vatten skulle jag nog föredra någon av konstruktörens kostrar. Där ger dessa båtars skrovform och större displacement den lugna gång och den kursstabilitet som krävs för att man skall känna sig utvilad då land sticker upp bakom horisonten.

För motor

Sveakryssaren har ju rykte om sig att vara svårmanövrerad för motor då man backar vid hamnmanövrar.

Ifall det inte är mycket trångt, tycker jag inte att detta är någotsomhelst problem. Båten är dessutom så lätt, att man utan svårighet för hand orkar dra den till akterbojen, om man så önskar. Och då man kommit fri för denna är det bara att lägga i växeln och styra stäven dit man önskar. Svänggradien känns snäv efter kostrarna.

Det som jag däremot upplevt som lite svårare, är att lägga till vid brygga i sidovind, i synnerhet om den är lite friskare. Då gäller det att hela tiden hålla lite fart, annars



Spantruta, Sjöhistoriska museet

greppar vinden förskeppet, och vips är man på tvären och därtill fångad av akterlinan i bojen. Vid dylika tillfällen har jag faktiskt några gånger valt att först säkra förlinorna i land och därefter simmat ut med akterlinan till akterbojen. Men med lite inövning blir säkert också detta badande överflödigt!

På Carioca har jag en 9 hkr Solé-diesel från 1986 med en fast propelleraxel. Denna kommer snett ut och till styrbord förbi roderbladet. En Gori-foldingpropeller sitter längst ut.

Motorn har visat sig vara förvånansvärt driftsäker och i måttlig vind ger den ledigt en marschfart på dryga 5 knop. Då jag provat varva upp motorn har den toppat över 6,5 knop.

Endel ägare har valt att byta till lite större motorer, vilket förstås underlättar vid hamnmanövrar.

Men motorn kommer verkligen sällan i användning, och någon tidigare ägare hade faktiskt bytt ut den ursprungliga bränsletanken till en mindre på omkring 15 liter. Detta för att undvika att så mycket gammalt bränsle skulle bli liggande...

Välkommen ombord!

Då man stiger ombord på Sveakryssaren känns det stabilt under fötterna och den ordentliga kölvikten på 2,05 ton bidrar till att båten inte heller gungar till då man passerar överbyggnaden. Samtidigt upplever man att skarndäcken är tillräckligt breda för att det skall vara bekvämt att röra sig där. Också på

denna punkt upplevde jag att Sveakryssaren vann, mot de andra alternativen jag funderade på.

Sittbrunn

Väl framme i sittbrunnen upplever jag att konstruktören här har lyckats väldigt bra.

Rorsmannen sitter på en tvärgående toft i färdriktningen och rorsmannsplatsens ergonomi förbättrats ytterligare av att sargarna är cirkelformat avrundade med ordentlig radie, så att man sitter verkligt stadigt och bevämt nere i lä. Sittbrunnens djup gör att sargarna kommer högt upp, samtidigt som personer med lite längre ben uppskattar att bänkhöjden är vältilltagen. Här slipper man att "sitta som på muggen", vilket är rätt vanligt på många båtar, faktiskt.

Det är också gott om benutrymme till den tvärgående skotbalken och rorsman när bägge vinschparen utan svårighet. Pga den djupa sittbrunnen är vinschar och knapar på bekväm arbetshöjd och storskotet är mycket bekvämt att hantera. Besättningen har långsgående bänkar för om skotbalken och det finns ett mycket rymligt, djupt stuvutrymme under babords bänk.

Under skarndäcken, på bägge sidorna av sittbrunnen, finns stora öppna hyllor som når ända ut till skrovsidorna, ungefär som på de gamla träbåtarna. Dessa utgör väldigt praktiska förvaringsutrymmen, där jag sticker in ändorna på linorna som är dragna till sittbrunnen.

Men här får också t.ex. båtshaken plats. Plus en massa annat, såsom askar för sejsingar och andra linor man behöver för att beslå seglet eller knyta upp överlopps segelduk vid revning. Allt från pekplattor till smörgåspaket och chokladkakor mm. förvaras även bekvämt tillgängliga här

Under akterdäcket finns ett så stort stuvutrymme att någon framhållit att här kunde ordnas med fällkojer. Längden skulle faktiskt räcka till då utrymmet på bägge sidor också sträcker sig en bit under skarndäcken vid sittbrunnen. Men att lägga sig där att sova frivilligt skulle nog kräva ett starkt psyke. Slutsatsen blir ändå att utrymmet är väldigt stort, men med tanke på seglingsegenskaperna skall man nog passa sig att utnyttja det till fullo. Samtidigt får man plats för ett rejält antal ordentliga fendare och på Carioca har man monterat en långsgående träbalk längs styrbords skrovsida, med krokar för linor, elkablar mm. Mycket praktiskt!

Detta är verkligen en sittbrunn att trivas i. "Som på en R6:a!" kommenterade en kompis, som tidigare tävlat med en sådan. Och då man sitter bekvämt tillbakalutad mot ruffskottet och låter blicken vila på allt detta och landskapet bortom det långa akterdäcket, ja, då trivs man med tillvaron!



Inredning

Då man kliver några steg ner i ruffen slås man av den överraskande volymen under däck. Hur kan en båt, som endast mäter 2,44 m i bredd, och med en rätt långt föröver framskjuten sittbrunn, kännas så rymlig?

En förklaring är nog fribordshöjden, som i verkligheten är högre än den visuellt ter sig. På Carioca tycker jag att man lyckats maskera denna höjd mycket skickligt, dels med dubbla vattenlinjer, men också genom att fribord och valdäck är av olika färg.

Oavsett, man har en ståhöjd på lite drygt 180 cm under nedgångsluckan, och höjden är

ännu godtagbar framme vid huvudskottet, ca 170 cm. Här skiljer det också lite mellan de olika båtarna, beroende på vilken nivå man valt att lägga durkarna på.

Till styrbord, vid ingången, har man en bred stickkoj, men denna mäter tyvärr endast 185 cm i längd. Antar att man relativt enkelt kunde förlänga denna i fotändan. I denna



stickkoj ligger man nämligen f.ö. mycket trevligt, lite avskilt från övriga utrymmen, då det i huvudändan finns en smal men djup sjöklädsgarderob som når däckshöjd och därmed skapar avskildhet. Mycket praktiskt att kunna hänga av sig våta sjöställ där, innan man går fram i salongen.

Det finns också en utdragbar skiva ovanför stickkojen, monterad under styrbords kistbänk i sittbrunnen. Denna skiva fungerar som navigationsbord och den är monterad på såpass höga gejdrar, att det blir plats att bevara en bunt sjökort ovanpå skivan.

Framför ingången har man till babord ett rätt rymligt pentry med långa hyllor ovanför och draglådor under bänkskivorna. Dessa avställningsytor kan ytterligare förlängas föröver, medelst ett klaffbord monterat på gångjärn mot pentryhurtsens ända.

Ett tillförlitligt Origo 3000 spritkök räcker utmärkt för tillredning av varmmaten.

Diskhon betjänas av praktiska fotpumpar för sött respektive salt vatten. Ett enkelt plastfat kompletterar för sköljning av disken vilken jag sedan ställer att torka i ett tråg som ursprungligen var avsett för fuktuppsamlade torkbollar. Mycket praktiskt!

På motsatta sidan, till styrbord, har man likaledes ett nedfällbart klaffbord, upphängt på gångjärn mot sjöklädsgarderobens skott. Seglar man på egenhand, är det bekvämt att äta med tallrik och bestick på detta klaffbord, sittande på styrbords längsgående salongskoj. Salongskopjen till styrbord är av full längd och rätt bred, på babordssidan är den smalare och något kortare.

Bägge salongskojer saknar fullhöga ryggstöd. Istället finns längsgående ribbor som löper nån decimeter från båtsidorna. Bakom dessa ribbor/ryggstöd kan man förvara smalare väskor, luckorna till sittbrunnen mm. Bredden är fullt tillräcklig för att ligga bekvämt, trots ribbornas placering en bit in. Ribborna går vid behov att lyfta ut och kunde istället flyttas till motsvarande beslag på skotten, som kunde monteras längre in på skotten. På detta sätt kunde man enkelt ordna stadiga slingerräck att användas till sjökojer under gång.

På 3,2 ton kostern Lileca, sjösatt 1956, fanns exakt samma, mycket praktiska lösning.

Under durkarna finns djupa rymliga stuvfack, och även kojbottnarna är försedda med luckor till rymliga stuvutrymmen. Därtill finns rymliga dörrförsedda skåp under skarndäcken på bägge sidor över hela salongens längd.

Masten står strax akterom salongsskottet, som alltså är bredare till styrbord.

Själva salongsbordet är byggt så att främre långändan av bordet i mitten innehåller en låda med ett igenomgående hål i mitten. Diametern på detta hål motsvarar den runda mastprofilens diameter. Idén med detta är att kortsidan på "lådan" kan demonteras, så att lådan kan skjutas att omfamna mastprofilen, varpå lådans kortända skruvas fast. Vips är matbordet monterat runt masten och bordet kan alltså användas i långskeppsled, men också svängas steglöst 90 grader, så att bordet står i hela sin längd i tvärskeppsled mot huvudskottet. Med salongsbordet tvärskepps får man ett rymligt sideboard och hela salongen öppnar upp. Verkligen smart!

Förom salongsskottet finns på styrbordssidan ett öppet toalettutrymme, inrett endast med en Jabsco-toalettstol och några hyllor för toalett attiraljer bordvarts. Genom denna enkla men funktionella lay-out når man lätt bordgenomföringsventilerna. Då "korridoren" är förskjutet åt babord, och har samma durknivå som i toalettdelen och skansen, blir det gott om svängrum och man får intryck av god rymd.

Skansen har två bekväma kojor av full längd och dessa har även hyfsad bredd i fotändan, då

utrymmet är förskjutet en bit akteröver ifrån stäven. Ovanför kojerna finns här öppna hyllor av full längd.

Förom skansen finns även plats för ett rymligt stuvutrymme som nås via en bred öppning i skottet förom kojerna. I detta stuvutrymme förvarar vi spinnaker, kryssflock, väskor mm.

Invändigt upplever jag alltså Carioca som förvånansvärt rymlig och mycket funktionell.

Har man inte krav på ståhöjd i hela båten och klarar man sig utan modernare bekvämligheter som dusch och skrymmande teknisk utrustning i olika former, räcker utrymmena bra även för förhållandevis bekväm semestersegling för t.ex ett par, en ung familj eller för några kompisar som vill ut på segeltur.

Det finns ju faktiskt fem bra kojor ombord, ifall inte hela besättningen är över 180 cm lång. Men med dagens mer skrymmande regnställ och andra persedlar, samt med betydligt större mängd övrig utrustning, kräver det nog att allt i såfall skall vara mycket välorganiserat ombord, för att det skall fungera för en så stor besättning. På -70-talet ansågs nog dessa båtar rymliga för en normal familj.

Sveakryssaren, en individuell båt

De stora flertalet Sveakryssare är byggda i Sverige (ca 120 st), och de är nästan uteslutande självbyggen. Dispositionsmissigt är de flesta i stora drag uppbyggda efter samma plan som på Carioca.

Men som i allmänhet, då det gäller självbyggen, kan det skilja endel i utförandet. Vissa skrov är också kraftigare upplagda än andra. Och naturligtvis har båtarna också utrustats på olika sätt. Rätt många saknade t.ex. inombordsmotor från början, bl.a. vår Carioca.

Detta innebär att skillnaderna i deplacement också är avsevärda från båt till båt. De allra flesta ligger i spannet 3,7- 4,5 ton, vilket avspeglas i fribordshöjden, där skillnaden i detta intervall är ca 8 cm. Dessa uppgifter hade tagits fram i Sveakryssarföreningen, vars verksamhet tyvärr upphört.

På basen av detta torde Carioca höra till de lättare byggda Sveakryssarna, och för mig har det nog tagit sin tid att vänja mig vid den tillsynes mycket lätta materialdimensioneringen ombord på min nya båt, i synnerhet som L32:an är den båttyp jag seglat med längst, inalles gott och väl 20 år.

Men då jag inte upptäckt några delamineringar av de olika bärande konstruktionerna och då Carioca varit

överraskande tyst under gång, och då inte heller läriggen slackar nämnvärt under segelpress, har jag känt mig lugnad och tänkt att byggaren uppenbarligen varit kunnig och gjort konstruktionerna på ett välutänkt sätt.

Däck och överbyggnad är gjorda i sandwich-laminat, liksom skroven, där sandwichlaminatet sträcker sig en bra bit under vattenlinjen. Därmed är båtarna förhållandevis välisolerade. Självfallet skall man ändå också se till att ventilationen är ordnad på ett bra sätt ombord.

Sveakryssaren blev efter introduktionen år 1972 snabbt populär och produktionen flyttades efter första året på Lidingövarvet till Kuling Marin i Åkersberga, där det stora flertalet båtar, ca 80 %, blev byggda fram till år 1978.

I slutet på tillverkningsperioden gjordes ett set formar för tillverkning i Göteborg, men där byggdes bara ett fåtal båtar, liksom på Norlin Marin, fram till 1981.

Då det även uppstod en viss efterfrågan på färdigt byggda båtar, tog finska Joemarin upp tillverkningen av båttypen på sitt varv i Joensuu. Varvet hann tillverka ungefär 30 st Sveakryssare under namnet Svea 36/Joemarin 36, innan varvet gick i konkurs. Dessa båtar byggdes med skrov i enkellaminat och som förstärkning användes istället en stor innermodul som innefattade hela durkytan, pentry och kojfronterna. Ovanför salongskojerna finns därtill gjutna hyllor i full längd.

Beroende på byggnadssättet placerar sig de finskbyggda Sveorna bland de tyngre båtarna inom det tidigare nämnda displacementintervallet.

Utvändigt kan dessa båtar identifieras av skansluckan som på dessa båtar sträcker sig ner en bit i framkant av överbyggnaden. I sittbrunnen saknas de öppna hyllorna under skarndäcken. Istället har man stuvfack i sargarna. Facken nås via hål upptagna i sittbrunnssargen.

Sveakryssaren har också byggts i en Svea GT-version, med lättare skrov, separerat roder och högre rigg. Denna version förekommer också som flush-däckad och en del har negativ akterspegel. Det byggdes ca ett dussin av dessa snabbseglare.

Det finns en Facebook-sida som omfattar alla Sveakryssare oavsett tillverkningsland och ort. Liksom Laurinkostersällskapets Facebook-sida, fungerar denna sida utmärkt för kontakter till de olika båtägarna, Man får snabbt välkvalificerade svar på de frågor man ställer på FB-sidan. Samtidigt öppnar det upp

för uppskattade kontakter mellan likasinnade trevliga seglare.

Jag väntar redan lite otåligt på inkommande seglingssäsong, då det skall bli intressant att se hur båten seglar, efter de ändringar jag förhoppningsvis hunnit få uträttade till dess. En ny fungerande bottenfärg behövs förstås också att ersätta den föregående som endast havstulpanerna kommer att sakna!

Fredrik Ekström
Sveakryssare nr 3390, Carioca



Med Miss My jorden runt

Etapp 30: Malta-Sardinien 1990

Malta-Tunis

Det är på kvällen onsdag 13 juni. Vi har just lämnat "Blå Lagunen" vid Comino på Malta efter en skön dag med bad och sol. Vår avsikt är att gå till Sidi Bou Said nära Tunis och vi styr mot nordväst för att runda Cap Bon på nordöstra spetsen av Tunisien. När vi passerat söder om ön Gozo möter vi en frisk bris rakt emot. Förutom vinden har vi "gammal" hög sjö att skumpa i, så vi tar hjälp av motorn för att få någorlunda fart framåt. Vinden lugnar ner sig under natten – men sjön ligger kvar och stoppar upp. Motorn går som en klocka och Karlsson fungerar perfekt med sitt nya kompasshus, så det känns inte alltför besvärligt.

Torsdag 14 juni. Vid middagstid har vi tillryggalagt 66 sjömil från Comino och befinner oss 50 sjömil i bäring 100° från den lilla italienska ön Pantelleria. Dess strategiska läge i mitten av sundet mellan Sicilien och Tunis har inneburit att ön – liksom Malta - varit ockuperad av en mängd olika makter genom årtusenden. Under WW2 blev Pantelleria svårt bombat och sedan besatt av de allierade. De anlade en stor flygbas där före Operation Husky - invasionen av Sicilien 1943.

Under torsdag eftermiddag har vi mycket labilt väder med vindar som växlar till riktning och styrka. Vi passerar strax söder om Pantelleria vid midnatt. Det förekommer åskväder över ön – och efter en stund syns ljusen från "huvudstaden" uppe i nordvästra hörnet.

Fredag 15 juni. Det blir nära stiltje och i samband med vaktskiftet klockan 01.00 startar vi motorn. Det råkar vara min 65-årsdag och Birgit uppvaktar med present. Jag är nyfiken – men sparar öppnandet tills det blir ljust. Det är fuktigt i luften och inte speciellt varmt, så vi sitter väl påpälsade i sittbrunnen.

Det ljusnar – och jag öppnar presenten. Det är en fin Seiko-klocka! Vinden återkommer som rak motvind – alltmer ökande. Vi kan inte hålla upp mot Cap Bon utan det pekar cirka 10 sjömil för långt åt syd. Det känns alltför jobbigt att kryssa oss runt, så vi beslutar oss för att hitta en plats med sjölä under kusten. Klockan 11.30 ankrar vi utanför en liten by i bukten sydost om Cap Bon. Vi har då gått 114 sjömil från gårdagens middagssposition. På eftermiddagen är vinden uppe i kulingstyrka, så beslutet att gå in hit var helt rätt.

Jag försöker hitta en väderprognos på radion. Både tunisiska och italienska stationer skall sända enligt handboken – men inga rapporter hörs. Vi är verkligen besvikna över väderförhållandena – tidig sommar i Medelhavet föreställer man sig ganska annorlunda.



Vi har tänkt oss tidig kojning för att vara utvilade imorgon. Det blir dock inte så. Ett par tunisier kommer förbi vår ankringsplats – och vi blir hembjudna på mat till deras familj i byn. Vi följer med in till ett tillsynes ganska fattigt hem – men med gästfria människor, som bjuder på kosch-kosch ur ett gemensamt fat – plus kyckling. Det smakar riktigt gott.



Värdepåret med barnbarn

För oss verkar det råda lite konstiga relationer i familjen. Grabbarna som hämtade oss är tydligen vuxna söner till det äldre par, vars hem vi besöker. Den äldre sonen verkar föra befälet, trots att han inte bor hemma. Den yngre sonen med fru och två barn är med. Farfar sitter mest tyst med ett huckle över huvudet. Farmor har fått en tand utdragen och har ont. Vi lovar att förse henne med Alvedon.

Det äldre barnet är en flicka i femårsåldern. Hon leker med en kyckling, som hon håller i en vinge och hårdhänt släpar omkring med.

Tufft att vara levande leksak

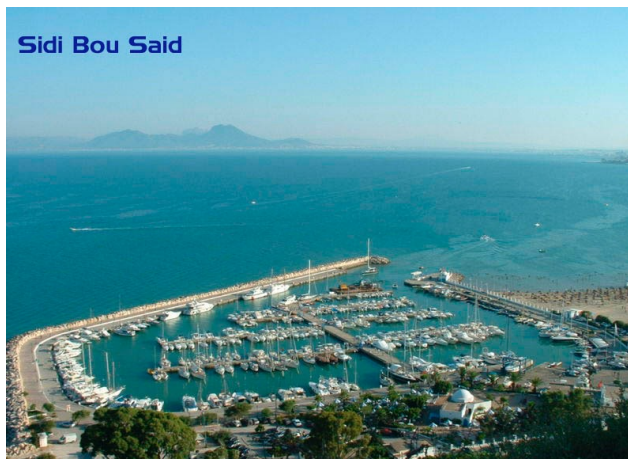


Killen som "för befälet" skjutsar oss efter måltiden hem "till sig" i sin skrangliga bil - på något som med god vilja kan kallas väg. Vi hamnar i en grannby några kilometer inåt landet. Där blir vi bjudna på öl. En hel del konsumeras innan vi skjutsas tillbaka till Miss My. Han och en yngre man följer med ombord. Det blir mera öl - och "befälhavaren" propsar på att hans yngre kollega skall dricka whiskey - själv vill han inte ha. Vi märker att den yngre inte heller vill - och Birgit blir smått förbannad på sättet han blir trugad. Det blir ingen starksprit - men han får med några Alvedon hem till gammelmor med tandvärken.

Grabarna är angelägna om att vi skall stanna kvar över morgondagen - då skall det bli mera fest! Det har vi inte tänkt oss - vi skall gå vidare. Jag är nöjd med födelsedagen - så vi tackar för gästfriheten. Klockan är ett när vi kommer i säng - något senare än vad vi tänkt oss.

Lördag 16 juni. Klockan ringer redan 05.00. Det blåser fortfarande, men inte alls så illa som igår. Efter en timma är vi klara för avgång. Det är ganska jobbigt i motvind rund Cap Bon - men sedan får vi lugn segling nedför Tunisiska Golfen mot Sidi Bou Said. Vi byter till genua och orevad stor - och får även ta till motorhjälp sista biten.

Sidi Bou Said



Vi anländer till S B Said klockan 16.00 efter dagsetappen 44 sjömil. Marinan är prydlig men trång. Vi blir genast hjälpta in till plats - tull och polis kommer direkt ombord. En hel del papper att fylla i. Det är trevliga killar och inga problem uppstår - trots vår bristfälliga franska.



Lite senare träffar vi "Port Captain", som talar bra engelska.

Det kostar motsvarande 60:- SEK per dygn att ligga här - inklusive tillgång till bra vatten. Vi passar på att duscha - det är rent och prydligt i anläggningen.

Efter de officiella preludierna beger vi oss in till "stan". Det är en ganska mödosam väg cirka fyra kilometer uppåt. Hamnen ligger vackert under röda klippavsatser och platsen ger ett charmigt intryck med en mängd blå-vita hus. Ungefär som man ser på många platser på de grekiska öarna. Vi köper lite proviant och äter en god middag på en liten snygg restaurang för mindre än 50:- SEK för oss båda.

Söndagen går åt till uppsnyggning ombord. Jag reparerar plastjollen med 2-komponentslim, som inköptes på Malta. Återstår att se om det håller... Så plockar jag isär amatörradion igen och konstaterar att en elektrolytkondensator till likriktaren är kortsluten. Nu gäller det att hitta en ersättning - 100 µF/500 V.

Måndag 18 juni. Huvudstaden Tunis ligger cirka 20 kilometer längre åt söder. Den fordrar givetvis ett besök, så vi tar tåget dit.

På vägen passerar vi vad som finns kvar av antika Karthago, som grundades av fenicier – omkring 850 f Kr - och växte till en stormakt både till sjöss och som handelsstat. Kartagerna konkurrerade med romarna – och vi minns Cato's välkända ord, som han avslutade alla sina tal med: "Praeterea censeo Carthaginem esse delendam" (För övrigt anser jag att Karthago bör förstöras). Konflikterna ledde till de puniska krigen – där Hannibal kom att framstå som Roms fiende nummer ett. Karthago förstördes efter krigen – men återupprättades år 44 f Kr som romersk koloni av Caesar - och blev huvudstad i provinsen Africa. År 698 e.Kr. förstördes staden åter, denna gång av muslimer. Idag återstår endast några ruiner. Cato fick alltså rätt till slut.

Karthago är nu också en villaförort till Tunis – och från tåget kan vi - enligt beskrivning - identifiera det hus där min gamle flygvapenkollega Gunnar Söderlind bodde med sin familj, då han på 60-talet tjänstgjorde som flyglärare vid tunisiska flygvapnet.

I Tunis jagar jag först en ersättare till den trasiga kondensatorn – men hittar ingen av samma sort, så försöker med två stycken à 200 µF/250 V i serie.



Ett besök i Medina – "gamla stan" – ingår även. Här finner vi ett virrvarr av marknadsplatser, gränder och människor av alla de slag. Utbudet domineras av läder och mässing. Vi köper inget just nu – men lunchar på en liten – men flott – restaurang.

Efter återkomst till båten gav jag mig direkt på radion och monterade kondensatorerna. Mottagaren fungerade i två minuter – sedan smäll det till och började ryka. Den prövade kombinationen fungerade alltså inte!

En svensk båt kommer in under dagen. Det är stål båten "Orionne" med Hans och Marie Almqvist. Det är trevliga personer som vi känner igen sedan tidigare. En vinter för några år sedan hade jag en navigeringskurs i Båtgarskolan – med Hans och Marie som

kursdeltagare. De bodde då på en gammal minsvepare förtöjd vid Riddarholmen. Vi besökte dem där – och de var hemma hos oss på Bondegatan. Hans – ursprungligen från Österrike (Heinz) – har "fastnat" i Sverige. Han är lite av tusenkonstnär - köpte ett stålskrov, som han svetsade och förlängde till det som nu är Orionne på cirka 40 fot. De är på väg mot en något obestämd långfärd.

(Anm: Marie och Hans fortsatte mot Kanarieöarna, där det konstaterades att Marie var med barn. De valde då att lämna Orionne i Puerto Rico på Gran Canaria och återvända hem. Detta i motsats till vad Siv och Roger gjorde! Något år efter vår egen hemkomst hade jag en annan navigerings- och seglingsutbildning med tre grabbar – en av dem var Staffan Bergholm, som jobbade som datatekniker på Flygstaben. De planerade en tur över Atlanten och fick - genom min förmedling - hyra Orionne för den trippten – med avsikt att ta hem henne till Sverige. Jag följde med dem ner till Gran Canaria och hade Orionne under en vecka som "skolskepp". Jag hade också radioutbildning med grabbarna – och installerade en amatörstation ombord. Staffan fick ett amatörcertifikat på dispens - motiverat av säkerhetsskäl. Seglingen gick sedan bra – alla inklusive båten kom välbehållna hem. Hans och Marie köpte en gammal finsk landstigningsbåt, som de rustade upp till bostad och förtöjde vid Långholmen).

Tisdag 19 juni. Vi hyr en bil tillsammans med Marie och Hans – för att under tre dagar göra en del turer. Det börjar med krångel – startmotorn vill inte vara med. Tillbaka till uthyrningsfirman – och de fixar det. Först styr vi mot Kairouan – en moské- och mattstad i inlandet cirka 20 mil söderut. Landskapet är torrt och tråkigt. När vi stannar till nere i Kairouan blir vi genast "överfallna" av en massa killar/karlar, som vill guida eller bevaka bilen. De är efterhängsna – men vi klarar oss undan.

Lunch i Kairouan och sightseeing i stan – men vi hittar inget att köpa. Vi återvänder "hem" via Sousse och El Kantaoui utmed kusten.

På onsdagen blir det kortare turer runt närområdet. Bland annat beser vi Karthago med den gamla cirkelformade puniska hamnen, som skall muddras upp för att bli

Punisk hamn vid Kartago



Romerskt bad Kartago



småbåtshamn. Vi passar också på att bada i ett gammalt romerskt bad. Middag äter vi på en restaurang i S B Said. De försöker köra upp oss – notan upptar en rätt som vi inte beställt. Vi vägrar betala och det blir en lång palaver innan så småningom ”le chef” ger med sig och ber om ursäkt. Det är lite jobbigt att jämt behöva vara på sin vakt för att inte bli blåst. Vi köper en fågelbur i S B Said.

Torsdag den 21 blir det en tur norrut till Bizerte och Mateur. Det tar cirka en timma att nå Bizerte på nordkusten. Det är en modern betydande hamnstad med omkring 100 000 innevånare. Staden har givetvis ett brokigt förflutet. Dess ”nya” historia innebär att Frankrike genom Berlintraktaten 1878 fick kontroll och byggde ut en stor militär flottbas i Bizerte. Efter det att Tunisien fick självständighet 1956 behöll fransmännen ändå greppet till 1963, då de slutligen lämnade Bizerte.

I Mateur äter vi lunch på en ”sylta”. Det är sådant man vågar sig på när magen börjar kännas ”anpassad”. Vi har för avsikt att fortsätta vår färd imorgon, så köper lite prylar för de drachmer vi har kvar.



Tunis-Sardinien

Fredag 22 juni. Det är midsommarafton, vilket inte är speciellt märkbart här i Tunisien. Dagen börjar med att biluthyraren kommer och hämtar – varpå vi klarerar ut utan problem. Vi önskar Mari och Hans lycka till – och lämnar S B Said klockan 09.50. Vårt närmaste



Birgit på gamla fortet Bizerte

mål är Sardinien. Huvudorten är Cagliari på sydkusten. Nu pågår fotbolls-VM, med match just där, så det är nog en plats som bör undvikas. Det blir troligen ett mindre ställe som heter Arbatax ett stycke uppåt östkusten.

Väderprognosen säger: Ostlig vind, 10-15 knop. Det stämmer dåligt – vi får nära nordvind och dikt bidevind. Vi tvingas till att göra ett krysslag för att runda norra udden av Tunisien – kallad "Ra's Sidi Ali al Makki" – innanför ön Ile Plane. Så småningom anpassar sig vinden till prognosen och vi kan segla på kurs mot Sardinien. Ett stycke nordost om Bizerte passerar vi nära fågelöarna - Iles Cani – den ena säreget skulpterad med lutande avlagringar.



Strax därpå kommer vi in i stora fartygsleden genom Medelhavet, med många fartyg på gång som vanligt.

Vi får sällskap en stund på kvällen av två stora delfiner – typ "bottle-nosed". Trevliga figurer! Vinden avtar – det blir stiltje och motorgång från klockan 23.00 hela natten.

Lördag 23 juni. Stiltjen håller i sig hela förmiddagen. Vår middagssposition är: N 38°33'/E 10° 03,4'. Distansen sedan start igår är 107 sjömil. Vi bör vara framme vid Arbatax imorgon förmiddag. Under eftermiddagen är det fortsatt motorgång – ända till klockan 20.30, då vi kan låta Yanne vila. Men det blir en kort rast – 22.00 är det dags igen. Vinden är svag och ligger rakt emot. Vi kör tvåtimmarsspass under natten – det verkar lite mindre drygt då. Vi kommer fram till Arbatax vid tiotiden på



söndagen – efter en usel dygnsetapp på cirka 90 sjömil. Det är en liten stad ungefär mitt på Sardiniens östkust med vackra omgivningar och en ganska stor kommersiell hamn. Det är

ju söndag och mycket lugnt i hamnen. Vi går till Capitanerian för inklarering. De är dåliga på annat språk än italienska – men vi förstår att de inte utfärdar "constituto" – seglingstillstånd – på söndag. Vi tänker inte stanna här, så det blir nog segling ändå – upp till Porto Servo.

Vi konstaterar återigen att elektroniska prylar tar stryk i fukt och värme. Nu är det laddaren till videokameran som inte funkar – tydligen ännu en kondensator som pajat (47 µF/400 V). Styrman Karlsson strejkade lite vid infarten. Jag öppnar för smörjning, men kan inte upptäcka något fel.

Vi badar på utsidan av vågbrytaren i kristallklart vatten – nära några märkliga röda stenformationer. Några grabbar dyker från klipporna.



Efter bad och fika fortsätter vi norrut mot Porto Cervo klockan 15.30. Vinden är svag, så det blir åter motorsegling. Natten är helt lugn och vi går utanför Isla Tavolara på Sardiniens ostkust för att i mörkret undvika några hinder.

Måndag 25 juni. Vi ankommer till Porto Cervo klockan 10.30 efter en tur på 80 sjömil från Arbatax – och ankrar i yttre hamnen. Några båtar ligger ankrade här före oss. Det vi ser är dock tillräckligt för att vi skall känna oss som katter bland hermelinerna. Att gå till kaj är inte att tänka på. Vi vet att det är här gräddan håller till – det lär vara Aga Khans favoritställe. Vi ser dock inte till honom, så den stora turistruschen har förmodligen inte börjat än. Stora motorbåtar och eleganta märkesboutiquer behärskar kajerna.



Vi snackar med en engelsman som ligger bredvid. Ingen verkar bry sig här, säger han – "so don't bother about the authorities." Det gör vi inte heller, så vi blir alltså aldrig riktigt inklarerade i Italien. Vi jollar dock iland och växlar ut lite pengar för att kunna komplettera provianteringen.

Så äter vi en god "italiensk" middag ombord (pasta och köttfärssås med rödvin).

Därpå plockar jag fram gitarren, som länge legat oanvänd men ändå klarat sig bra under åren ombord. Den italienska repertoaren är skral – men försöker några ackord till Evert Taubes "Sjösalavår", som ju handlar om den liguriska skonaren Elena...

Besöket i Italien blir kort – vi avser redan imorgon gå till Korsika och Frankrike.



Medlemsinformation



Hemsidan & Facebook

Hemsidan har vi haft 3 782 besökare
Laurinkostersällskapet (FB) 217 st följare
Laurinkoster (FB) 393 st följare

Valberedningen

har i uppgift att ta fram förslag till ordförande och kassör, är du intresserad?

Enskadersegling till Gotland

om intresse finns



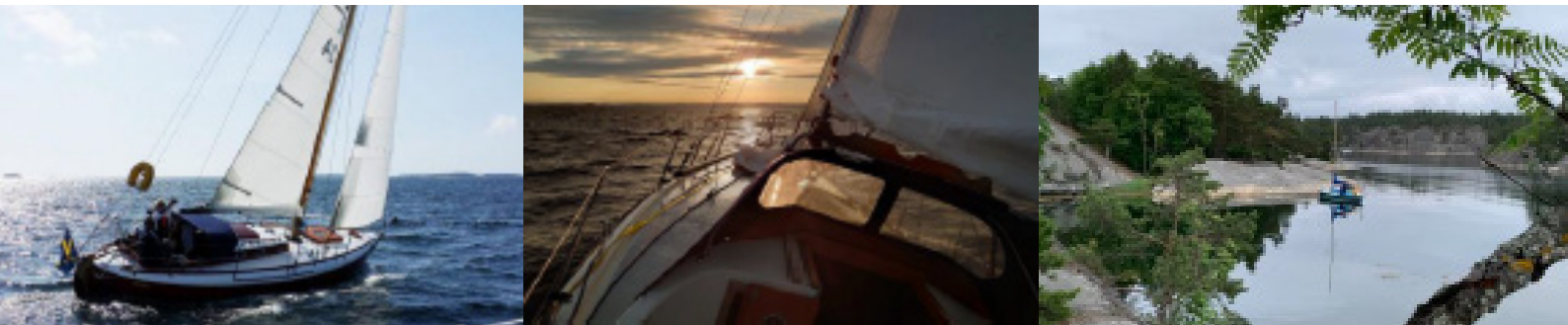
Kort sammanfattning från årsmötet

Valberedningen presenterade sitt arbete och förslag till styrelse. Då ingen volontär hittats för ordförandeposten erbjöd sig sittande ordförande att fortsätta på villkoret att föreningen fortsatt aktivt letar efter ny ordförande och att denne i så fall kan tillträda under mandatperioden vilket årsmötet godtog.

Årsmötet beslutade att till styrelse välja:

Ordförande	Håkan Lundgren	nyval 2 år eller så snart ny kan tillträda
Kassör	Zimon Willén	nyval 2 år
Sekreterare	Heléne Elfstedt	1 år kvar
Bladet-redaktör	Pelle Lind	nyval 1 år
Webbredaktör	Anders Green	1 år (omval)
Valberedning	Anders Lundberg	nyval 1 år
	Fredrik Ekström	nyval 1 år

Välkommen till Laurinkostersällskapet 2024



L-28 Sällskapet) startades 1994 och kom så småningom att byta namn till Laurinkosterssällskapet och i år firar vi 30 år som förening.

Vi är en ideell förening med syftet att sprida kunskap och kännedom om Laurinkostern och främja och utveckla segling med Laurinkostrar av alla de slag för att därigenom skapa gemenskap mellan oss medlemmar.

Mycket av det material om båtarna finns samlat på vår hemsida <http://laurinkoster.dinstudio.se> där du kan ta del av den informationen som vi lyckats få fram genom åren. Vi vill att du som medlem eller är intresserad av båtmodellen skall få tillgång till de tips, berättelser och ritningar på de olika modellerna som finns. Föreningen utkommer med ett blad ca fyra gånger per år där alla har möjlighet att berätta om sina historier och förbättringar genom åren.

Vi har även en FB-sida <https://www.facebook.com/groups/676849889141225> där vi har lite snabbare och mer kortfattad information.

Här lägger vi ut eventinbjudningar och här behöver du inte vara medlem för att vara med.

Vi planerar för att ha följande träffar under 2024

Vinterträff	9 mars	Uppsala
Sommarträff	1 juni	Finnhamn (Jolpan)
Höstträff	31 augusti	Ekskär
Årsmöte	16 november	Södergården

Anmäl dig till Laurinkosterssällskapet genom att sätta in 150 kr / 15 EUR på Plusgiro 468 35 75-7 per år och efter att du betalt mailar du även över dina kontakt samt båtuppgifter till laurinkostersallskapet@gmail.com



INBETALNING/GIRERING A	
Till PlusGirokonto 468 35 75-7	
Betalmottagare (endast namn) Laurinkosterssällskapet	
Avsändare (namn och postadress)	
Meddelande till betalningsmottagaren Medlemsavgift Laurinkosterssällskapet 2024	Postnummer:
Namn:	
Adress:	
Telefon:	
Mail:	
Båtmodell:	
Svenska kronor	
öre	
1 5 0 . 0 0	
Från PlusGiro/personkonto (vid girering)	
#04 #	