

- Vet du att Arvid Laurin är en av de mest representerade konstruktörerna bland SYS medlemsbåtar? - frågade jag Pelle Lotén. Skulle kunna tänka mig det, sa Pelle. Vad säger du, skulle inte du kunna skriva lite om Arvid Laurin i en artikel, nu när vi sätter ihop matrikeln för 2017? - Låt mig tänka på saken, svarade Pelle. Några dagar senare kom artikeln. Läs och låt er förundras av en av Sveriges största konstruktörer av segelbåtar.

Arvid Laurin 1901 - 1998 Konstruktör och seglare



Foto: Oscar Norberg,
Statens maritima museer.

Som konstruktör av segeljakter kom Arvid Laurin att bli en av våra mest uppskattade och framstående. Som seglare var han mycket framgångsrik med bland annat en olympisk silvermedalj i starbåt vid OS 1936. Teoretiskt begåvad och en ypperlig rorsman!

Uppväxt i Lysekil tog han senare studenten i Uddevalla. Under militärtjänsten i Marinen fick han utbildning till flygare. Fortsatta studier på Chalmers resulterade i en civilingenjörsexamen i maskinteknik. Fadern var direktör och ägare till det som senare blev Skandiaverken. Tillverkning av båtmotorer var en väsentlig del av verksamheten. Här inledde Arvid sin yrkesbana och medverkade till utvecklandet av nya motorer. Efter att ha flyttat till Stockholm 1930 blev han några år senare anställd vid Bolinder-Munktell och där ansvarig för motortillverkning. 1943 fick han tjänst som teknisk chef för Krigsmaterielverket där han var verksam fram till sin pensionering 1955.

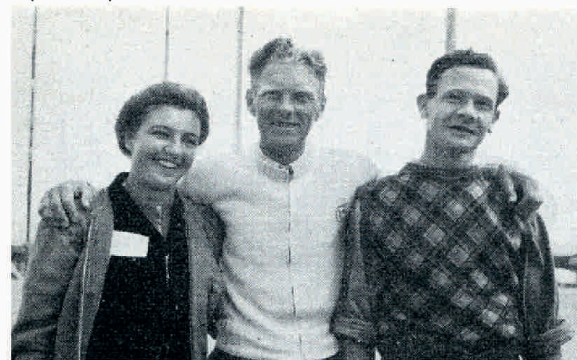
Tidigt intresserade sig Arvid för segling och då seglade han i första hand ombord på skärgårdskryssare och kostrar. I början av 30 talet kom han även att segla starbåt som då nyligen hade introducerats i Sverige. Efter framgångarna vid OS 1936 tog han även hem segrar med egna konstruktioner. Med 5:an Gullmar III (numera

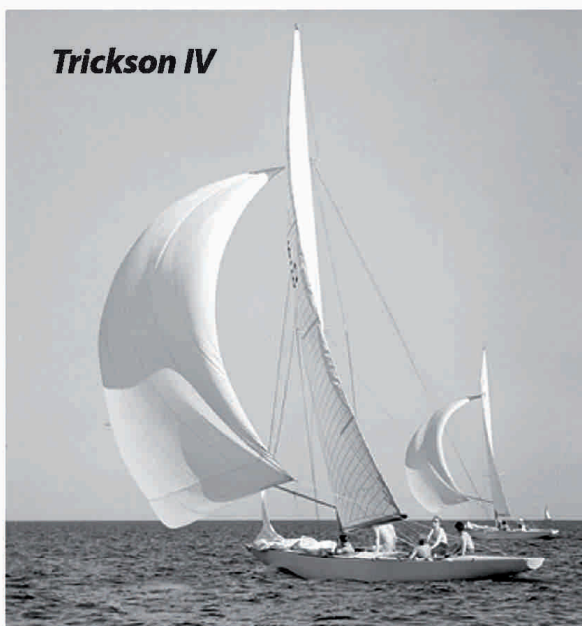
medlem i SYS och omdöpt till Arvids Egna) vann han Esperanzapokalen 1943. Med 6:an Trickson IV vann han 1949 Entonnarpokalen och året efter Guldpokalen.

Som konstruktör var Arvid Laurin självlärd och allt konstruktionsarbete skedde på fritiden. Han visade tidigt fallenhet för att kunna utnyttja mättningsreglerna på ett optimalt sätt. Hans båtar blev också mycket framgångsrika på kappseglingsbanorna. 6:an Sinkadus som var i det närmaste oslagbar vid seglingar sommaren 1939.



Arvid Laurin med besättning efter att ha vunnit Esperanzapokalen 1943 med Gullmar III.





Det är närmare 1000 olika konstruktioner som är signerade Laurin. Bland dessa finns skärgårdskryssare 22:or och 30:or. Dessutom ritade han ett antal 4:or, 5:or och 6:or liksom ett stort antal havskryssare, Laurinkryssare och moderniserade kosttrar.

Laurin var tekniskt innovativ och en fritänkare. Han konstruerade en mastskena där travarna, för optimal segelform, kunde röra sig i sidled. Den konstruktionen lät han patentskydda. 5:an Gullmar III styrdes med fotpedaler istället för rorkult. Inspirationen hämtades här från egen erfarenhet som flygare. Laurin var förtjust i uppdelade segelplan (två försegel) för att få "spalteffekt" och därmed mera driv. I den stående riggen argumenterade Laurin för heldragen galvad tråd vilket gav mindre luftmotstånd och mindre deformation.

På sin sista båt, Gullmar VII, experimenterade Laurin friskt med bland annat ett "stävsvärd" för att förbättra förmågan bidevind. Likaså försåg han sin båt med en avancerad gaffelrigg, liksom den patenterade mastskenan, allt för att optimera seglingsegenskaperna! Laurin var då drygt 70 år.

Sjövårdighet var ett av Laurins signum. Harmoni mellan för- och akterskepp. Ett uttryck som Laurin använde var "Sea Kind" vilket omfattade en båts förmåga att, under friskt och hårt väder till havs, kunna bära segel, röra sig vägvinnande och mjukt utan att trötta besättningen. Även här var han framgångsrik!

Som begåvad uttolkare av mättningsregler var också Arvid Laurin med att utveckla "Havskryssarregeln" vilken tillämpades på 50 talet. Detta arbete gjordes i samarbete med Tore Herlin och matematikprofessorn Sten Velander.



Havskryssaren Anahita konstruerades ursprungligen långkölad med mesanmast.



Laurinkryssaren Staika IV byggdes på Rosättra.



Havskryssaren CAN CAN beställdes av Ernst Kindberg i Helsingfors



Kostrar

Men det som framför allt har gjort Arvid Laurins namn ihågkommet är det stora antalet kostrar av skilda storlekar som växte fram på hans ritbord.

I "Nordens båtar" (utgiven 1939) lovordas s/y "Ägir", som är en av Laurins tidiga konstruktioner daterad 1933. Segelarean på den "moderniserade kostern" var 25 kvm och längden 7 meter i spunningen. Deplacement ca 2,5 ton.

Ytterligare uppmärksamhet som konstruktör av kostrar fick Laurin efter att Mønsunen (ritad 1942) år 1945 presenterades i tidningen "På Kryss". Båten hade visat sig framgångsrik vid kappseglingar men uppmärksammades dessutom för den okonventionella däckslösningen med "valdäck". Valdäcket var inte Laurins idé men han kom att förvalta lösningen i flera av sina kommande konstruktioner. 1947 gjorde den lilla kostern, med tre mans besättning, en vid den tiden mycket uppmärksammad Atlantsegling.

(Mønsunen är för övrigt systerbåt till SYS:s "Kunigunda")



Kunigunda



Casella II



Gladan



Under en följd av år på 40- och 50-talet blev Laurins kostrar återkommande publicerade i SXX:s årsböcker. 1947 finns ritningar till en 5,8 tons koster (systerbåt till Atlantsegelaren Casella I liksom till SYS;-medlemmen "Spica"). Året därpå redovisas en 12 tons koster längd 12,5 meter. En trolig systerbåt (s/y Jule, 14 ton och knappt 13 meter byggd i Hongkong 1972) gjorde 1973 den då snabbaste seglingen, för enskrovsbåt, mellan Las Palmas och Barbados.

1949 är SXX:s lottbåt ritad av Laurin (systerbåt till SYS "Gladan"). 1954 presenteras Laurinkosterna Staika III displacement ca 6 ton.

1956 och 1958 års lottbåtar ritades av Laurin. Dessa två systerbåtar hade ett displacement på 3,2 ton och en längd över allt på 8,34 (systerbåt är den i SYS registrerade "Vindleka")

1960 deltog 4,5 tons Laurinkostern Casella II i kappsegling över Atlanten. Casella II liksom systerbåt, Desirée, ingår båda i SYS eskader.

Kostrarna var förnämliga sjöbåtar och var vid havskappseglingar under 50 och 60 mycket framgångsrika. Publikeringarna i SXX:s årsböcker (och även i samtida tidskrifter) bidrog säkert till att ett stort antal "Laurinkostrar" kom att byggas under 40-, 50- och 60-talet. Sista kända träbåtsbygget är 1985 s/y Margizone.

På 60-talet ritade Laurin även kostrar under beteckningarna L22, L26, L28, L31 och L32 . Den skärgårdskryssarliknande Sveakryssaren bär också hans signatur. Dessa byggdes dock, i det för sällskapet SYS helt obekanta materialet, glasfiberarmerad plast.

Pelle Lotén s/y Kunigunda