



**UTSKÅREN RORKULT:** Hilde Bondevik har god sikt og en komfortabel styreposisjon ved å sitte på det forhøyede sidedekket. Legg merke til den utskårne rorkulten.



# Moderne klassiker

**BÅTEN MIN:  
VELOURIA**



- Båttype: Linjett 33
- Byggeår: 1998
- Kjøpt i 2008 for kr 880 000
- Nypris i 1998: kr 750 000
- Eier: Eirik Harstad og Hilde Bondevik, Bærum



TEKST & FOTO:  
Ulf Breistrand

Linjett 33 har egenskaper som gjør at den seiler lett, er letthåndterlig og båten er som skapt for et liv i skjærgården. Det setter eierne stor pris på.

Strengt tatt er vel Linjett 33 i nyeste laget for å kvalifisere til omtale i denne serien, som skal handle om båter som har vært her en stund. Til min unnskyldning må jeg si at jeg visste ikke bedre. Den vakre båten som lå oppankret et stykke bortenfor oss, så ut som en klassisk, svensk 1980-tallsbåt, i slekt med Con-

trast, Omega, Comfortina og lignende. Lange linjer, lavt fribord, markert spring og negativ hekk, brøkdelsrigg. Men jeg kunne ikke helt identifisere den.

– Linjett, opplyste eieren imøtekommende.

Linjett, javisst – den hadde man jo hørt om, uten at jeg visste så mye mer.

– Svenskbygd, tilføyde han, så der tippet jeg i alle fall rett.

– Pent holdt, bemerket jeg, og fikk vite at den var bygd så sent som i 1998! Ja ja, en så vellykket modell da at den ble produsert til helt mot slutten av 1990-tallet?

Feil igjen. Modellen så ikke dagens lys før i 1994 og ble produsert til 2010 – uten noen som helst endring av designet.

**HJEMMEINNREDET.** Om ikke båten er så gammel som jeg trodde, er det jo interessant at et moderne verft finner et marked for båter i tradisjonell stil. Jeg tenker at

denne båten fortsatt vil være en like vakker «klassiker» når dagens ultramoderne konkurrenter om et par år vil virke utdaterte. Det blir som med nye bilmodeller. Så jeg spør videre, og lurer på om den seiler like bra som de klassiske båtene den minner meg om?

Nå seiler ikke Eirik Harstad og Hilde Bondevik regatta med den, men Eirik kan fortelle at både denne modellen og andre Linjetter har vunnet for eksempel den tøffe og lange haveseilasen Gotland Runt flere ganger.

Min interesse belønnes med en invitasjon om bord, og jeg er ikke vond å be.

Allerede den lange, utskårne, rorkulten vitner om særpreg og håndverk, og når jeg kommer helt inn, ser jeg jo fort at interiøret ikke står tilbake for det tradisjonelle ytre. Her er massivt tre og bøyde kantlister alle vegne.

– Ikke noe masseprodusert vare det her, kommenterer jeg, ty-

delig vertfsinnredet av håndverkere som vet hva de driver med.

– Den er faktisk hjemmeinnredet, sier Eirik.

Jeg ser tvilende på ham. Er han møbelsnekker da? Nei da, Eirik er webansvarlig i Landsforeningen for hjerte og lungesyke og Hilde er idéhistoriker og førsteamanuensis på universitetet, og de er allerede båtens tredje eiere. Men mannen som snekret det vakre, varme og trivelige interiøret i mahogni og teak var så visst heller ingen profesjonell finsnekker, får jeg vite.

Det var bare det at Tore Jens Andersen på Onsøy utenfor Fredrikstad hadde så forferdelig lyst på en Linjett, som prismessig lå over det han hadde tenkt å avse til båt. Selv tilbudet om å få levert ferdig innredning for selvmontering ble i dyreste laget, syntes han. Så han spurte om han kunne få lage innredningen selv, fra bunnen av.

Nå hade Rosåtravarvet, som bygger Linjett, et visst kvalitets-

rykte å ivareta, så løsningen ble bare akseptert under forutsetning av at Andersen skar til alle delene på verftet, under kyndig veiledning på deres maskiner. Resultatet skal ha overrasket selv konstruktøren, som mente båten ble nesten finere enn de verftsinnredede, og han spøkte med at nå kunne de åpne filial på Onsøy.

– Utrolig da at han ville selge den, undrer jeg.

– Han hadde vel egentlig ikke tenkt å selge, forteller Eirik, men båten ble lagt merke til og da en beundrer ville kjøpe, slo han til. Sannheten var visst at han syntes det var så morsomt å snekre innredning at han ville lage en til. Kjøperen var imidlertid en kar som var altfor høy for den noe begrensede ståhøyden på 180 cm om bord, så allerede etter ett år la han den ut for salg igjen.

**HELTRE OG MØBELKVALITET.** Eirik og Hilde er tydelig både stolte av og

glade i båten sin og forteller gjerne. Vi sitter rundt det fine bordet, i salongbenkene med tykke, fast stoppede puter og formsydd, komfortable ryggghjørner. Det føles nesten en smule luksuriøst. Eirik setter over kaffen i den overraskende store L-formede byssa, som er utstyrt med kraftig og sjøverdige stålstang foran komfyren, trekker ut forseggjorte skuffer av heltre, vipper ut en smart dør med søppelbøtte for enden av L'n for å kaste gruten. En god arbeidsplass for kjøkkentjeneste er de begge enige om, med bra skaplass og romslig kjøleboks. Og god dørkapp, akkurat der man kommer ned lederen og skal ha av seg vått og omfangsrikt seiltøy.

Fra sofa-perspektivet oppdager jeg flere av båtens gjennomtenkte og smarte løsninger. En plate under meg kan enkelt trekkes ut og skape dobbelkøye – selv om benkene virker å være noe i korteste laget som full-

verdige (sjø)køyer. Køye-frontene har skapdører, så innholdet er lett tilgjengelig, i motsetning til den utbredte tungvinte løsning med luker under sitteputene. I det hele tatt er eierne godt fornøyd med stueplassen både inne og ute.

Heltre skapdører og bokhyller i møbelkvalitet løper langs begge skrogsidene bakom benkene oppunder dekk. Lakkkvaliteten overalt virker usedvanlig fin og glatt, og Eirik mener å vite at båten er håndlakkert i minst syv lag. De verftsbygde Linjettenes skal vistnok også være håndlakkerte, men da «bare» med 4–5 lag. Alt tre er lakkert, selv på de mest bortgjemte steder. Og ikke kan jeg se mye spor av snart 15 års bruk.

Nysgjerrig som jeg er, får jeg også titte under dørken der blykjølen er solid festet med seks bolter mellom fire kraftige bunnstokker. I motsetning til mange andre moderne båter har Linjett





**LUN SALONG:** Det er nydelig håndverk i lys og lun salong.

33 en mer tradisjonell skrogprofil som gir mulighet for et anstendig kjølsvin, dypt nok til å holde på hva som måtte komme til å skvalpe rundt der nede, som regnvann som følger mastespolet i den gjennomgående masten, og vann fra dusjen som dreneres hit. En elektrisk pumpe får ut det meste, men helt tørt blir det jo aldri om man ikke tørker det opp.

Når vi er i gang med demontering, fjerner vi likegodt med raske, enkle grep kassen og lokket som fungerer som motorkasse og leder. Alle servicepunkter på den 18 hk Volvoen er da lett tilgjengelige. For å komme til filter og matepumpe for å luften, er det tilstrekkelig å fjerne lokket som utgjør bare ett av trinnene, sånn at trafikken til og fra cockpit ikke hindres.

– Uvanlig bra, kommenterer jeg.

**HANG TIL DET LITT LANGSMÅLE.** Hilde og Eirik visste godt hva slags type båt de var ute etter da de kom over Linjetten, selv om de knapt hadde hørt om den. Begge var glade i sjølivet da de møttes for mange år siden. Men bare Eirik hadde seilerfaring. Naturlig nok, kanskje, med foreldre som kunne skilte med NM-sølv i Snipe! Fra hytta på Mjøsa boltret han seg med OK-jolle og Flipper i oppveksten.

Turseiling hadde han imidlertid ikke drevet med før sammen med Hilde. Deres første båt var en Kutter – som man kunne tro var en slags skøyte, men som faktisk er en langsmal 25 fots skjærgårdskrysser med store overheng i begge ender, ikke ulik den noe større Knarren. Med sovemulighet under bomtelt i cockpit. Uten motor ble Kutter'n en god skole i båtåndtering.

– Hardcore seiling, sier Eirik. Og når de under seil lå til ved svaberg med hekkanker, hendte det de fikk applaus fra garvede seilere som visste å verdsette prestasjonen. Da de to barna etter hvert kom til, oppgraderte de til IF med fire køyeplasser og full sittehøyde under overbygget. Etter en vellykket fire ukers sommerseilas med to unger og katt, skjønte de at dette var noe de virkelig ville satse på.

– Det var riktig nok usedvanlig fint vær den sommeren, legger Eirik til, nærmest unnskyldende, som om han angret beslutningen.

Men tvert i mot; IF-en ble snart byttet ut mot H-båtens storesøster H-35.

– En fin båt, sier de, også det er typisk skjærgårdskrysser i slekt med Kutteren og IF-en, men mye romsligere, selv om heller ikke den kunne by på moderne ståhøyde under dekk, og den hadde

de gammeldagse løsninger som midtskips toalett og bare stikkøye akter.

Med etter hvert større barn ønsket de seg flere lugarer, og de så seg om etter noe mer moderne – og praktisk. Hilde sier de blant annet vurderte Comfortina 35, Eirik nevner Arcona og lignende. Linjett kjente de ikke til, men annonsen fra den lange eier nr. 2 vakte interesse – som ble forsterket gjennom videre research.

**FOR SKJÆRGÅRDSSEILAS.** Linjetten kan fint krysse verdenshav, men har likevel noen typiske trekk fra skjærgårdskrysserne de hadde hatt tidligere – som den skrånende baugen, for å underlette ilandstigning på svaberg.

– Den moderne trenden med rett baug er håpløs for nordisk kystseilas, mener de – enten det nå er kona eller mannen som hopper i land.

I likhet med H-båten er Linjetten utstyrt med selvslående fokk, noe de har lært seg å verdsette i skjærgårdseilas – som er det de stort sett foretrekker. De kunne videre lese på Rossättra-varvets fylldige nettsider at båten var konstruert med moderat dypgående for fremkommelighet i nettopp skjærgårdsfarvann. Roret ble beskrevet som smalt og dypt med godt grep i vannet, og med et li-

te skeg som beskytter rorstammen om man skulle være riktig uheldig.

I slekt med skjærgårdskrysserne var båten gitt smal vannlinje for å få ett lett drevet skrog i lite og moderat vind, mens større bredde lenger opp mot dekk skulle gjøre båten betryggende sluttstiv når det blåser opp – samt gi mer volum under dekk. Under dekk merkes for øvrig den begrensede vannlinjebredden bare som svakt skrånende dørk helt inn mot komfyren, og høyere dørk som begrenser ståhøyden ytterligere i akterlugar og på toalettet.

Skal man ut i åpnere farvann har man også glede av et relativt dypt og u-formet skrog som gir myk og fin gange i sjø, uten stamping. Skrogformen betyr også at sjøegenskapene endrer seg lite selv med betydelig ferielast. Både skott og køyefronter er laminert til skroget, så skrogstivheten burde være god under de tøffeste forholdene.

**FAMILIEBEDRIFT.** Verftets historie virket tillitvekkende med kontinuerlig produksjon helt fra 1886! Rossättra-varvet har vært en familiebedrift siden 1948 og drives nå av konstruktøren Mats Gustavsson med brødre, koner og sønner, hvorav mange er ihuga



**MOTOR:** Det er enkel adkomst til motoren.

og meriterte seilere. På 1950- og 1960-tallet bygde verftet de kjente Laurinkosterne i tre, som de også hevdet seg med i regattaer. Med bakgrunn i denne erfaringen møtte de plastalderen i 1973 med den egenkonstruerte Linjett 30, som fikk stor oppmerksomhet for både kvalitet og seilegenskaper. Båtjournalisten Curt Gelin skriver om hvordan båtene fortsatt konstrueres uten datahjelp, og testes i modellutgave i badekaret (!). Tre år bruker de på å utvikle en ny modell, og i to av disse testes båten i fullskala, før den settes i produksjon. Årsproduksjonen er på beskjedne 15 båter i året.

Til tross for håndverksmessig, kundetilpasset produksjon og bare på bestilling, har verftet klart å holde prisene på noenlunde akseptabelt nivå, takket være kontroll på alle ledd i produksjonen og direkte kontakt med kundene uten mellomledd. Konstruktørens mål for Linjett 33, etter forgjengeren, storsuksessen Linjett 32, skal, ifølge Gelin, ha vært 50% mer volum og seiling til bare 25% høyere pris. Men av de billigste er likevel ikke Linjett nå for tiden, dagens minste modell, Linjett 34, må du betale rundt 1,8 mill. svenske kroner for.

**ETTERTRAKTET.** Det ble til at Hilde og Eirik ikke så på andre båter. De skjønte straks at dette var båten de ville ha. Prisen virket likevel høy for en 10 år gammel 33-foter, men den var ikke diskutert – det er aldri noe problem å selge en godt holdt Linjett, forsto de. På nye eksemplarer kan det være to års ventetid, fortalte verftet. Dessverre var det ikke lenger

barnas kuleste sommerferiedrøm å dra på seilferie med foreldrene. – Men både størrelsen og innredningen er egentlig perfekt for ett par, skynder de seg å understreke. Med plass til besøk av for eksempel store barn nå og da.

Og de har ingen planer om å bytte til noe annet. Og hvorfor skal de det? Ifølge Gelin er båten «så nära idealet man kan komma» og «en av de bästa i klassen». Dessuten er de, ifølge verftet, typiske Linjett-eiere: Godt voksne som har hatt noen båter før.

**50 DØGN OM BORD.** Hva synes de selv, etter nå å ha seilt båten i snart fem år? De ser på hverandre, leter kanskje etter noe som kunne fungert bedre, men kommer ikke på noe.

– Som turbåt helt ypperlig, sier de.

Rundt 50 overnattingsdøgn i sesongen er vel en bekreftelse på det.

– Veldig koselig båt å være i, legger Hilde vekt på.

– Og båtens navn, VELOURIA Lyder bra, men hva betyr det?

Eirik drar på det, «Velouria» er en låt av gruppen Pixies, som han hadde stor sans for. Hvis han absolutt må gi meg en tolkning, så kanskje en eller annen kitschi utopi, sier han, fløyelsmyk utopi, ligge på skyer av velur ... Noe sånt.

Jeg kaster et blikk rundt meg. Joda – hvorfor for ikke?

Og seilegenskapene, er de så fantastiske som regatta-resultater, reklame og omtaler gir inntrykk av?



**BYSSA:** Byssa er overraskende stort til en 33-foter å være.



**KOMPAKT TOALETT:** Toalettet inneholder det nødvendige, inkludert våttøyskap. Det er støpt som egen modul for lett renhold.



**KARTBORD:** Bokhyller og skuffer gjør kartbordet funksjonelt.



**FORUT:** Det er godt med skaplass i en trivelig forlugar.





**LETTDREVEN:** Linjett 33 seiler lett. Smal vannlinje gjør at den krenger en del, men den er sluttstiv.

**RULLE FORUT:** Nedsenket rulle letter ombordstigning. Stålingen er karakteristisk for Linjettene.

► **OM Å SE LANGT.** Det er dessverre svak vind og regn i luften ettermiddagen vi møtes for prøve-seiling fra hjemmehavnen Sarbuvollen, nær gamle Fornebu flyplass i Bærum. Fort går det ikke, men båten holder for så vidt verftets løfte om å være lett-dreven. Selv med den nokså puslete kryssfokka på 16,5 m<sup>2</sup> går det fremover, og vi krysser lekende lett med selvsåingen. Med stående spiler og rullen til fokka smart nedsenket under dekk er seilplaket så effektivt det tross alt kan få blitt. Eirik sier han har vurdert å finne frem genuaen som fulgte med, for båten er også utstyrt med skjøtskinner for et overlappende forseil, men både han og Hilde synes selvsående fokk byr på så komfortabel turseiling, at det er blitt med tanken – så får det heller gå litt treigere på lens. Det er egentlig ikke så viktig.

– Det fineste er jo bare å være der ute, sier Hilde.

– Å se langt.

Sittende foran en dataskjerm

hele dagen blir dette også en helt konkret kvalitet for Eirik. Kollegene spøker med ham når helgen kommer: Skal du ut og se langt nå!

Sommeren 2011 bestemte de seg for å ta tilbake seilfølelsen, som de uttrykker det. Å ikke la rigide mål bestemme hvor lenge og i hva slags vær de skal seile, men bare seile så lenge de synes det er fint, og bruke motor så lite som mulig. Og så får de komme dit de kommer. Det er ofte fint der og.

**EN SNILL SEILBÅT.** I den lette vinden kan roret slippes uten at båten søker opp i vinden. Det virker nesten som en slags friksjon som griper mykt om rorstammen, men uten noen følelse av motstand eller av at roret er tungt å bevege. Selv med moderat propellstrøm over roret kan styringen slippes uten at båten brått skjærer opp. Det blåser heldigvis opp etter hvert. Med full seilføring krenses vi straks ned og skyter umiddelbart fart. Men like fort som vi la

oss over, like fort stanser krenge-ningen tillitsvekkende der det bredere fribordet tar i mot vannet. Det er «etter boka», ifølge verftet. Hilde opplever likevel båten noe rank, men betryggende sluttstiv. Jeg synes også den krenger ganske mye ganske fort, før den blir liggende. Men Gelin mener «styvheten är perfekt – lagom initialvek og stor sluttstivhet».

– Det skal forresten blåse veldig mye før det er nødvendig å reve fokka, mens storseilet reves enkelt fra cockpit ved 7 m/sek, sier Hilde.

Trykket i rorkulten er bare akkurat passe selv i kraftige rosser. Følelsen med roret er lett og direkte og den før registrerte «frik-sjonen» tilfører ikke noen ekstra tyngde å dra på nå. De har en enkel autopilot, men bruker den sjelden, båten er lett å trimme til å holde kursen selv, i alle fall lenge nok til nødvendige ærend under dekk, eller på fordekket. Dit er det for øvrig forbilledlig trygt å beve-

ge seg, med brede sidedekk, god sklisikring og lange, solide hånd-drekker langs hyttedekket.

Cockpiten er stor, dyp og trygg med passe bredde til å få spenntak mot le på bidevind. Det ville vært ubehagelig å sitte ute på det smale sidedekket her akter med lære-ne over den ganske skarpe sargen, om ikke dekket akkurat der var forhøyet med en tykk teak-plate på toppen. Der sitter man overraskende bra, selv under stor krenge-ning. Sargen støtter fint, mens lårene løftes over med føt-tenes plassert på cockpitbenken.

Den ekstra lange rorkulten med forlenger gjør det lett for rormannen å betjene alle fall og skjøt som kommer til vinsjene og avlasterbatteriene på hytte-dekket, og båten er lett å håndtere alene. Uvanlig nok må mannska-pet sitte bak rormannen. Men der sitter de også fint, cockpitens avsluttes med en god rormanntofte på tvers akter. Det fins utsparin-ger i benkene på begge sider der, samt skrå dørk under for fotstøt-

ten på kryssen, som om båten også var tenkt levert med rattstyring. Det skal finnes enkelte eksemplarer med ratt, men de fleste kjøpe-re ønsket rorkult, viser en over-sikt fra Svenska Linjettförbundet – der de selvsagt er medlemmer. Uten ratt gir det større dørkare-alet akter en fin arbeidsplass for genuatrimmeren.

**20 ÅR.** Eirik har gjort meg opp-merksom på en svensk nettside med karakteristikk av eierne av ulike båttypen (www.blur.se). Han kjenner seg ikke igjen i alt, men at Linjett-eiere «ligger sømnløsa i kaldfrossa om vinteren når Lin-jetten står på land exponerad för allt möjligt väder og helt ensam dessutom», det kan han kjenne seg igjen i. At de «ringer bekym-rat Rosättra-varvet om det blir en liten repa i skrovet», stemmer ikke like bra, men han synes uansett det er betryggende at verftet fins der fortsatt, drevet av de samme som bygde båten hans, og som hevder å være så sikre på kvali-

teten at de lover å kunne se kun-dene i øynene – ikke etter to-åre, men etter 20.

Nettopp det har Eirik tenkt å teste, når han om et par vil sette den da snart tyveårige båten inn på verftet for full sjekk. Han og Hilde har som sagt tenkt å be-holde den en god stund til – og helst like fin.

LINJETT 33	
Loa:	10.10 m
Lvl.:	8.24 m
Bredde:	3.24 m
Dyppgående:	1,66 m
Vekt:	4 500 kg
Kjølvekt (bly):	1 800 kg
Mastehøyde:	15.5 m
Seilareal:	
(storseil+ kryssfokk)	45.2 m <sup>2</sup>
LYS:	1.17
Ståhøyde:	185-180 cm
Motor:	Volvo Penta 18 hk
Diesel:	90 l
Vann:	175 l
Konstruktør:	Mats Gustavsson
Produsent:	Rosättra Båtvarv AB
Produksjonsår:	1994-2010
Antall bygd:	181

# Eventyret begynner i Kroatia!

Vi er gode på én ting, og det er seiling i Kroatia. Vi tør påstå at vi er eksperter på det. Og med et svensk firma og 28 års erfaring, er det kanskje ikke så rart.

Book neste års seilingsopplevelse allerede i dag og la eventyret bli virkelighet.



## INVESTER I DIN FRITID

Bli eier av en helt ny seilbåt i Kroatia. Nå gir vi hele 20% rabatt på et begrenset antall båter. Dessuten garanterer vi deg 9% avkastning per år samt egne seilingsuker.



[www.croatiayachtclub.no](http://www.croatiayachtclub.no)

info@croatiayachtclub.se | +46 31 7117202  
412 58 Göteborg, Gibraltargatan 17