



Ingaröfjärden oktober 2022. Foto Torkel Arnborg.

Innehåll: Årsmötet – Ordföranden har ordet – Redaktören – Intervju med Gutta Johansson, kappseglare och tryckare från Saltsjöbaden – Intervju med Per Skoglund – Claes Brunnhage berättar - Varven som byggde Laurinkostrar - Fortsättning Åke Somnells L28 "Miss My" jorden-runt.

Kallelse till årsmöte

Datum: 19 november 2022

Plats: Södergården, Götgatan 37, 11621 Stockholm.

Tid: 13.00-15.00.

Anslutningsinformation för Google Meet
Videosamtalslänk:

<https://meet.google.com/ais-nttq-boj>

Agenda för årsmötet är enligt stadgarna denna.

- Godkännande av mötets behöriga utlysande
- Godkännande av dagordning
- Val av mötesordförande och mötessekreterare
- Redovisning av årets verksamhet
- Redovisning av Sällskapets ekonomi

- Godkännande av styrelsens verksamhetsberättelse
- Beviljande av ansvarsfrihet
- Inval av nya medlemmar
- Fastställande av årsavgift
- Val av styrelsemedlemmar i år är.
 - Ordförande
 - Kassör
 - Redaktör
- Det kommande årets verksamhet
- Inkomna skrivelser
- Övriga frågor

Ordförande har ordet

Nu har de flesta av oss tagit upp båtarna för i år. Nu får man leva på minnena och göra fina fotoalbum till julklapp till nära och kära. Att sitta runt en brasa och drömma sig bort till varma sköna sommardagar är riktigt mysiga tillfällen och ger ett härligt mervärde.

Laurinkostersällskapet, ordförande Håkan Lundgren tel 073-6406138 p_h_lundgren@hotmail.com
kassör Roland Andersson tel 070-692 56 02, plusgiro 468 35 75-7, sekreterare Helene Elfstedt tel 070-5971248 info@elfstedts.se, redaktör Kathryn Arnborg, tel 073-5373503, kathryn@arnborgart.se, webbredaktör Anders Green, tel 070-868 07 45, anders.green@gmail.com

Man behöver tid att reflektera över vad som skall göras till nästa säsong och listorna har en tendens att bli långa, men det finns ju massor med tid att fixa allt. Konstigt bara att tiden går så fort och så många saker hänger kvar år från år. Den 19 november har vi vårt kommande årsmöte på Södergården som ligger på Götgatan i Stockholm där vi varit de senaste åren. I år kommer vi ha den blå salongen i trappa upp. Hoppas att många av er har möjlighet att ta er dit. Ni som inte har den möjligheten kan delta via den länk som vi lagt med i kallelsen. Detta gör det möjligt för alla att delta oavsett var i världen du befinner dig. Det här numret kommer ha ett varvstema vilket är lite kul då det är många varv som tillverkat Laurinare i Sverige.

Håkan

Redaktören

Mitt sista Laurinkosterblad efter två år som redaktör ägnar jag åt varv där Laurinkostrar byggs. Mycket handlar det om min personliga okunskap, jag vill veta mer om hur och var och när? Många i föreningen känner säkert till det mesta som beskrivs, men jag kände att en sammanställning av känt material kunde ge nya rön eller nya frågor. Särskilt vad gäller antalet båtar som byggs i plast vid de olika varven. Källmaterialet kommer från Google, Sjöfartshistoriska museet, danska hemsidan "Laurinkoster.dk", de kända varvens hemsidor och en genomgång av alla tidigare Laurinkosterbladen.

Lite personlig touche till bladet och något av ett avslut bidrar Gutta Johanssons berättelse med, om uppväxten i Saltsjöbaden och kappseglingsåren. Gutta

bor granne med mig på Ingarö och han känner såå många seglare.

Avslutningsvis vill jag tacka alla medarbetare till Laurinkosterbladet, det gäller medlemmarnas artiklar, uppslag och presentationer av vackra Laurinare.



Avgående redaktören för bladet seglar vidare

Intervju med Gutta Johansson, kappseglare och tryckare

Gutta Johansson har ägnat 58 år av sitt liv med att tävlingssegla, från Optimistjolle på Baggensfjärden till 100 fotare på de stora haven. Gutta har också varit tryckare, ägare av Saltsjöbadens tryckeri, och tryckt många av de Laurinkosterblad som kom ut i pappersformat tidigare.



Gutta här som styrman på en Swan 42

- Hej Gutta, du har tydligen seglat Gotland runt ett antal gånger, hur många?
- Jag har fått det till 37 gånger med olika båtar.
- Du har också kappseglat en längre tid?
- Ja, 58 år närmar bestämt, från Optimist till 100 fotare. De senaste 5 åren har jag haft förmånen att segla i Medelhavet. Det var Club Swan 50 tävlingar, med en proffsig 12 mannesbesättning. Detta blev en höjdpunkt i mitt seglarliv.
- Du måste ha kommit i kontakt med många inom seglingen under årens lopp?
- Ja, när det gäller Laurinbåtar, hade kompiserna Per Skoglund och pappa Benn två stycken H6:or, förebilden för L28:an. Benn Skoglund var en legendarisk seglare, sedermera Benns marinbutik i Lännersta.
- 1973 köpte jag och min bror Ola en 5:5a ritad av Arvid Laurin. Den var gammal, byggd ca 1950. Hon hette "Dununge" och fanns i Tricksons Triåfabrik i Borås. Vi rev däcket, nåtade bord och renoverade till "mint condition". På den tiden var jag seglarinstruktör på KSS:s seglarläger på Lökholmen. Brukade segla över dit med "Dunungen". På så vis träffade jag Dr Britton-Chance. Han arbetade på University of Philadelphia. Han gillade renoveringen av "Dununge" och sa att han ägde systerbåten "Complex V". Han berättade att han vunnit OS Guld 1952 i Helsingfors. Han berättade att han fortfarande hade 5:5an, men att hon mer eller mindre var ett vrak. Det slutade med att han bjöd över mig

till USA, utanför "Manta Lucky" där båten låg. Mr B-Chances dröm var att båten skulle vara i "mint condition" till USA:s 200 års jubileum 1972. Jag var där hela vintern fram till våren året därpå och renoverade båten. Jag rev hela däcket, slipade, lade på plywooddäck, lackade 7 gånger, polerade alla kopparnitarna så den stod klar riggad till dagen med flaggspel, men jag tror ej att den sjösattes?

- För övrigt vet jag att några Saltsjöbadsbor, byggde 5 Laurinkryssare, på granntomten där jag är uppväxt i Saltis, men du kan väl ringa Benns son Per Skoglund för mer info? Även Christer Plym kan svara en del om gäller fadern Bengt, eller farfaderns varv, numera Neglingevarvet.
- En annan fråga som jag har, du har ju arbetat med familjeföretaget "Saltsjöbadens tryckeri" hela livet parallellt med seglingen. Hur har det fungerat och har dina kontakter med segling verkat positivt för affärerna?
- Absolut! Mellan 70 och 80% av kunderna var relaterade till seglingen. Tryckeri och segling har gått hand i hand.
- Stort tack Gutta!



Gutta vid rodret med full besättning för fulla segel

Claes Brunnhage berättar

Claes Brunnhage också kompis med Gutta, son till Lennart "Lellelångköll" Brunnhage, berättar om sin far och dennes vänskap med Arvid Laurin. Det hela började i Lysekil där de båda tillbringade många år. "Min far var något yngre än Arvid, men började segla så snart han kunde". "Pappa fick i begynnelsen göra Arvids båtar seglingsklara och de låg med seglen hissade när Arvid kom ner till bryggan för segling / utveckling / träning med sitt gäng ute på Gullmarsfjorden".

Intervju med Per Skoglund

Jag ringde upp Per Skoglund och han berättade att fadern Benn ägt två Rosättrabyggda H6:or varav en blev stulen 1964, den hade nr. 78. Fadern Benn var mycket engagerad i "Kosterpokalen" i Sandhamn, en tävling för bara Laurinkostrar. Han berättade också att Benn's marin omriggat en mängd Laurinkostrar med glasfibermaster från Plymvarvet till aluminium master i masterrigg.



L34:an Margizone troligen en av de senast byggda Laurinkostrarna 1983-1984 (foto Martin Edberg)

"Gullmar" var Arvids favoritnamn på sina båtar han själv tyckte var bäst konstruerade, t ex favoriten "Gullmar VII". Ja, sa Claes; "Den var sjutusan till båt enligt Arvids förmenande. Det var ju inte alltid det blåste och då skulle båtarna ha stark motor för exempelvis snabb hemfärd på söndagskvällen. Det ryktades att Arvid utrustade sin båt med oerhört stark motor (150 hkr) och båten skulle då göra 15 knop. Tänk 15 knop på 60-talet! Nog var Laurin en framsynd snubbe... men hur det nu blev med de 15 knopen vetitusan... Dessutom var denna båt tvåmastad. Inte utrustad med vanliga master! Nej det var ett hyde med finurligt ihopsvetsade aluminiumrör... kom att se ut som en radiomast, allt för minsta möjliga motstånd.

"Pappa Lennart hade 5 båtar med namnet Lileca. Mamma hette Lillian, pappa Lennart, jag Claes och min syster Annika... Lileca.

Den första var Kryssarklubbens Lottbåt 1956 och stod uppställd på Nybroplan. Pappa köpte många lotter med vinst, ja den uteblev, men skam den som ger sig. Pappa

sökte upp båtens nya ägare efter dragningen och så fick pappa så äntligen köpa sin ”drömbåt”. Med den seglade han 1957 för första gången ”Gotland Runt” och vann totalsegern med hela 6 timmar före nästa båt. 1961 var det dags för ny båt från Arvids ritbord, Lileca II, ca 32 fot och byggd på Whilenius Båtvarv i Borgå, Finland. Denna båt hade pappa Lennart endast ett år ty 1963 stod Lileca III klar. Byggd på Tore Larssons Båtvarv i Kungsviken på Henån. Denna Lileca seglade han länge. 1966 så bröt pappa masten under kappsegling från Karlshamn på väg ner till Kiel eller Travemünde. Nu blev det bråda dagar. Någon fin brucemast fanns inte att få och vips så blev plastmasten verklighet och det tack vare Oscar Plym som egentligen tillverkade flaggstänger. Snabb som tusan var Oscar och vi hann bli klara till starten för Gotland Runt. Denna båt seglade pappa t o m 1971 då han beslöt sig för en större och snabbare, vilket blev första L38.an. Med den seglade familjen många år nere i Medelhavet, bl a deltog pappa i den i dag välkända havskappseglingen Middle Sea Race som har sin bas på Malta.

1975 så var det dags att börja ”tagga ner” för pappa. 38an såldes till Tyskland och pappa byggde sig en Sveakryssare också den ritad av Arvid. Nu bodde pappa och mamma åter i Lysekil om somrarna och Lellelångköl fortsatte kappsegla, men nu i lite mindre seglingar.

En båt som pappa var mycket sugen på varden som Laurin ritade till pappas finska kompis Ernst Kindberg, på den tiden ordförande i Nyländska Yachtklubben, Finlands motsvarighet till Sveriges KSSS.

Ernst order till Arvid var – ”Nu får Du vara så artig att rita en båt så jag slår dem där ”svensdjävlarna”. CAN CAN II blev

verklighet. Å som hon seglade. Hon vann 9 av 10 seglingar 1966, i den 10e bröt hon masten.



Claes Brunnhages 40 fot Laurinkryssare CAN CAN ritad av Arvid Laurin

Den CAN CAN seglade sedan Ernst med sina ”svenskdjävlar” med i det finska laget för Admiral’s Cup 1967 och där Fastnet Race ingår, kom CAN CAN på 4e plats. 2011 kom så jag se en annons på en båt ritad av Arvid Laurin... ja Ni kan säkert ana vilken det var... CAN CAN. Jag reste ner till Italien för att titta på denna för mig lite ikoniska båt. Inte köpa sa jag till mig själv, men what the f-ck... Jag kunde inte hålla mig så jag la ett bud och en genomgripande renovering började. Bort med tung mast och bom i aluminium och nu gjorde kolfibern ombord, nya större segel likaså. Världsberömda PAUGER i Ungern tillfrågades och vi fick så trevligt tillsammans under vårt möte att det blev affär. Nu har jag haft den i 11 år och börjar känna att det är dags att lämna över denna kulturskatt till annan för vidare förvaltning... så känner Du för Laurin, hör av Dig och **”Buy a Peace of History – an Eyecatcher in any harbour”**.

Jag seglade med Victor Forss i ca 11 år och vi var med på Admiral’s Cup 1979 – 1981 – 1983 – 1985 och det var vi som då kom att uppleva Fastnetstormen 1979, men det får bli en annan historia.

Claes Brunnhage

Varven som byggde Laurinkostrar

Arvid Laurin började rita båtar redan på 1930-talet. Alla var då tänkta som träbåtar. Förebilder för våra kostrar i plast som började byggas 1964 fanns med andra ord redan långt tidigare på ritbordet. Det kallades i trävariant för H-båtar. H6:an motsvarade L28:an och H7:an motsvarade L31:an i grova drag. Det fanns naturligtvis skillnader då materialen kräver olika förutsättningar. Man anpassade ritningen i trä till att överföras i plast. Många av Arvid Laurins ritningar förverkligades aldrig, det finns långt fler konstruktionsritningar på Sjöhistoriska Museet än realiserade projekt. Många fina H-båtar, eller Gullmarbåtar nr III- VII som Cancan och Staika IV var ritade som Laurinkryssare och Sveakryssare, dvs de var plattgattade. De riktigt fina och större båtarna, enl. Gutta som jag intervjuade ovan kom till som unika exemplar av båtbyggare vid tex Plymvarvet.

Rosättra Varvet

Flest antal olika Laurinbåtar, dvs i mindre, kortare serier tillverkade i trä, byggdes vid Rosättra varvet. Här byggdes inga Laurinkostrar i plast. Rosättra köpte det intill liggande varvet Karlsros där flera Laurinbåtar och kostrar i trä också hade byggts.



Yngve Cassels KR S 208:an "Casella" byggd 1951
(foto Oscar Norberg)



Yngve Cassels H7 S 6:an "Casella" byggd 1958

Vi vet att träbåtarna "Casella" och "Casella II" byggdes på Rosättra på 1950-talet åt direktör Yngve Cassel. De var förebilder till L31 och L32. Det hade duktiga båtbyggare som Fritjof och Janne Gustafsson på Rosättra på 1950-talet. Här byggdes också SKS:s lotteribåt Lileca en H6:a (föregångaren till L28:an) som vanns 1956 men köptes av vinnaren till Lennart Brunnhage. Arvid Laurin ansåg att han ritat L28:an i trä redan 1933, åt "Kostersällskapet". Han utformade kölen

redan då, det smalare V-formade skrovet för bättre egenskaper i sjön.

S/Y "Vindleka" byggdes som sista 3,2 ton Laurinkoster (H6) i mahogny på Rosättra varv år 1967. Större trä "laurinare" fortsatte att byggas in på 1980-talet.

Plymvarvet

Plymvarvet eller Neglingevarvet inköptes av August Plym år 1904. Han hade på 1890-talet ett varv vid Liljeholmen kallat "Stockholms Båtbyggeri". Han flyttade hela verksamheten efter en brand till det inköpta Neglingevarvet 1904. Fram till 1941 hette varvet "Stockholms Båtbyggeri AB". Det blev känt för sina fina båtbyggare och konstruktörer som Hugo Schubert (Ann Laurins far), Albert Anderson, Gustaf Estlander, Knut Ljungberg, Kund Reimers, Tore Holm, och Axel Nygren. August Plym själv konstruerade från sekelskiftet ett stort antal segelbåtar och kappseglande snabba Skärgårdskryssare. Christer Plym som jag som hastigast talade med, berättade att hans far hette Bengt, han dog 1966, mamman sålde varvet, men återköpte då hon insåg att så många gamla båtbyggare skulle bli friställda, så hon drev och ägde det ytterligare fem år. Varvet lades ned 1985.

Intressant är då inga plastkostrar tillverkades på Plymvarvet, desto fler riggar och master i glasfiber gjordes där även senare åt plastkostrarna. Gången var sådan att masten i glasfiber (som vi gör flaggstänger av idag) inte var så hållbar

och man gick successivt över till aluminium mast. Glasfibermasterna hade Arvid Laurin tagit fram och lät dem tillverkas av Plyms varv i Neglinge. (F. Ekströms artikel L-bladet 2013).

Även halvfabrikat, dvs plastskrov inreddes i unika fall i trä vid Plymvarvet. Varvet har än idag högt anseende. Gutta nämner det som endast de välbesuttnas båtar byggdes där.

Malmö Flygindustri- plastbåts "varvet" före sin tid



Håkan Lundgrens L32:a "Sirocco"

Att gjuta en båt, kan liknas vid att gjuta en kanot, eller en flygplanskropp. Man kan nog kalla det ett systemskifte när plastskrovet kom till i jämförelse med hantverket att snickra ihop en träbåt. Enl. ett föredrag av Ove Dahlén var "det lilla företaget som kunde". Vad de kunde var att armera plast, från kanoter till segelflygplan.



Efter II:a världskrigets slut 1945, flyttade AB Flygindustri till Malmö och blev AB Malmö flygindustri. 1957 övertogs fabriken av Trelleborgs Gummifabrik AB. Företaget blev en av de första att arbeta med produkter i armerad plast. Plastbåtar tillverkades under 1950-talet slut och 1960-talets början. (Google)

Originalritning av L32:a

Det största antalet Laurinkostrar som byggts är i plast. Arvid Laurin var till en början emot materialet, men kom att ändra uppfattning efter noggranna teoretiska beskrivningar. (SXX årsbok 1965)

Arvid fick lov att anpassa plastbåtarna, dvs omkonstruera för att bättre passa plast än trä. Han kontaktade Malmö Flygindustri år 1963. Han hade redan 1962 konstruerat en ritning till L32:an för plastskrov och de första tillverkades 1964. Enl. Arvid Laurin hade Malmö Flygindustri byggrätten år 1965 till L32:orna.

L32:an finns i tre utföranden. De flesta är tillverkade i halvfabrikat. Det vill säga att inredningen tillverkades av ägaren själv eller i korta serier av lokala snickare.

Totalt tillverkades 234 stycken L32:or.
(Sailguide.com)

Båttypen byggdes fram till 1968 i etthundraelva 111 exemplar vid Malmö Flygindustri. Därefter tog

Karlskronavarvet över tillverkningen av
L32:orna.

Karlskronavarvet

Karlskronavarvet som fortsatte
produktionen av L32:or fram till år 1973.
Då formarna såldes till Berg Marin.

Berg Marin i Karlskrona

Berg Marin tillverkade L32:or från 1973-1985. Formarna hyrdes ut till enskilda som byggde Laurin 32:or i Fjällbacka, Lerum (Trio Marin), i Norge samt i Torslanda 1988-89 (4 båtar). Formen skall ha förstörts år 2000. (Källa: Sailguide.com)

Ahlbin & Waern Öregrundsvaret

Den första L28:a prototypen i plast togs fram med hjälp av Arvid Laurins samarbete med företaget Ahlbin & Waern.

Det gällde att överföra trä modellen till plast. Första L28:an byggdes 1966. Man planerade för att den tio man arbetsstyrkan skulle producera ett skrov per vecka. Det blev bara 5 båtar byggda här. (Enl. Laurinkoster.dk). Man samarbetade med ett snickeri i Östhammar för inredningen i trä och glasfibermasten tillverkades av Oscar Plym i Neglinge.

Arla Plastindustrier i Luleå

Redan 1967 flyttade produktionen från Öregrund till Luleå. Här byggdes 34 stycken L28:or.(källa: laurinkoster.dk) De har egna beteckningar med fyra siffror och KR i seglet. Dessutom skall det finnas en liten metallplåt med tillverkningnummer som skiljer sig från segelnumret.

Norrlandsplast i Luleå

Varvet som tog över en större produktion av L28:or ägdes av Karl Eskil Wallgren. Här byggdes enl. Laurinkoster.dk numren 134-250. Det blir 117 stycken båtar. Det är en ganska exakt siffra och därmed mer trovärdig än de höftningar som gjorts med anledning av segelnummer.



Kathryn och Torkel Arnborgs L28:a "Pamina"

Vår båt "Pamina" nr 240 byggdes här 1978. Men den förste ägaren som hämtade båten var missnöjd med att den läckte in i fören, han vände på Bottenviken, till varvet och bytte båt, fick då nr 241.(Nummer 241 står handskrivet i handboken för motorn.) Ändå hade han kvar alla segel med nummret 240. Av detta kan man dra slutsatsen att vi antagligen är ägare till båt 241, men det står 240 i alla gamla segel och nya.

Norrlandsplast startade sin produktion 1969 och sålde formarna vidare 1982 till Västerås företaget Fiberplast. Produktionen kom dock aldrig igång.

Rigg & Beslag- Sollentuna



Conny Zetterbergs L22:a "Sara"

"Rigg och Beslag" börjar man bygga mindre båtar troligen efter Laurins mindre 20 m2 koster som byggdes i trä 1944 åt Björn Landström. De kallas L22:or och blev ca 6 till antalet.



Anders Fersters L22:a "Ermintrude" (bild från Stefan Liljevall)

Landskronavarvet



Jack Sjöstrands L26:a "M/S Selma" i hamn

1978-1981 byggdes 16 stycken L26:or med nummer 1-17 varav nr. 13 hoppades över. L26:or (enl. Laurinkoster.dk byggdes inte nummer 13). Laurins förebild i trä hette Elisabeth II. Kenneth Bach omarbetade original ritningen, höjde kajuta-taket, ändrade riggen och fick med A. Laurins hjälp ändringar på skrovet under vattenlinjen. Vikt 3 ton. Man kallar båten 50/50 byggd Bach/Laurin.

Privata entreprenörer med fler båtar än en.



Lindströms L31:a "Nada"

Till de privata entreprenörer som tillverkar fler båtar, i korta serier räknas Miguel Solér. Han hade sett en L32:a och bad om tillstånd att få tillverka. Men A. Laurin sa att Malmö Flygindustri hade tillverkningsrätten (1965). Istället föreslog Arvid att Miguel skulle omvandla "Casella II" som byggts 1958 i trä till en plastversion. "Casella II" kallades i sin träversion för H7 av Laurin. Tack vare pluggen som Miguel Solér tillverkade har det gjorts L31:or, ca 36-40 stycken har tillverkats under hans regi. 1966 började tillverkningen i en lada på Mörkö. Sedan flyttades tillverkningen till Ekholmsnäs på Lidingö. 25 båtar kom till på Lidingö, sedan flyttade Miguel Solér verksamheten till Allemora, Riala-Sätra 1973. Sista båten tillverkades 1978.

Miguel Solér och L38:orna

Lennart Brunnhage som redan ägt två Laurinbåtar, bl a vinstlotten "Lileca" 1956 ville ha en större och snabbare koster lämplig att segla i "Blue Water", dvs en Ocean seglare. Han bad Arvid Laurin rita och därför kom Lennart Brunnhage att bli

förste ägare till en L 38:a, nr. 1, "Lileca IV" år 1971. Arbetsnamnet blev "Atlantic". (Det fanns L38:a i trä redan 1963, se "Norion", byggd i Finland.) Miguel Solér valdes ut av Laurin som pluggbyggare (en plugg används för att tillverka en form). 10 båtar L38:or byggdes under åren 1971-1985. Först på Lidingö och sedan 1973 flyttades Miguel verksamhet till Allemora, Riala-Sätra. De sista två båtarna byggdes 1985-1998. Pluggarna finns enligt en gammal uppgift kvar om någon vill ge sig på detta att bygga sin egen båt.

De tre första L38:orna byggdes med centerbord, därefter ändrades det till helgjuten köl. Ägaren till båt nr. 2, Leif Alm var också formbyggare vid sidan om Nils-G Lundborg och Miguel Solér.



Lundbergs L38:a "Asynja"

Lista på de 12 stycken L38:or som byggdes

Segel nr	År	Namn	Ägare 1
1	1971	"Lileca IV"	L. Brunnhage
2	1974	"Sjöhästen"	Leif Alm
3	1977	"Jule III"	Carl F Fischer
4	1973	?	TBD (Finland?) NN
5	1976	"Asynja"	Par som ägde båten se blad nr 111 före J.Hamberg årtal?
6	1974	"Jabina"	Georg Wennerholm
7	1978	"Njord"	Arne Sjöborg + 3
8	1978	"Kijoso"	Sonny Östervall
Fin8184	1981	"Colomba"	Stefan Kjell
10	1985	"Octav"	Anders Skogward
11	1998	"Förlig vind"	Gunnar Johansson
12	1998	"Pilgrim of Stockh."	A. Skogward

Enskilda båtbyggare

Vi får anta att de enskilda båtbyggarna var många. Bara i vår förening i dag har vi ett antal båtbyggare. 1965 kunde man köpa en ritningsrätt för 500 kr från Arvid Laurin. Sedan kostade det samma år 2000 kr att hyra pluggarna från Miguel Solér.

Troligtvis, med tanke på den danska sajten Laurinkoster.dk, och dess 470 registrerade kostrar, och en summering av alla antal som jag hittat på olika sajter, har jag kommit till antalet 452 stycken ”varvsbyggda”. Då återstår det att undra över hur många enskilda båtbyggare som funnits? Hur numreringen sedan gick till är en för mig okänd fråga.

L22:or- 6 st (Sollentuna)

L26:or- 16 st (Landskrona)

L28:or- 5 st (Öregrund)+34st (Arla plast)
+117 st (Norrland Plast)

L31:or 36-40 st (Mörkö, Lidingö,
Allemora)

L32:or 234 st (Malmö Flygindustri,
Karlskrona, Berg, Fjällbacka, Torslanda,
Lerum)

Det är svårt att få fram mer detaljerade uppgifter eftersom många Laurinare i plast (även betong) byggdes av enskilda personer i flera länder utanför Sverige. Detta överlämnar jag med varm hand till nästa redaktör att undersöka.

Kathryn Arnborg

Medlemskap i Laurinkostersällskapet.

Vill du bli medlem?

**Årsavgift 150 kr betalas till plusgiro
4683575-7.**

Påminnelse om betalning!

Med Miss My jorden runt

Etapp 25: Sudan till Israel

Port Sudan-Eilat

Det är torsdagen 14 januari. Morgonen är klar och fin med en svag nordvind. Innan vi är helt klara med Port Sudan återstår att klara av lite tvätt och komplettera vattenförrådet. Vi blir bjudna på morgonkaffe hos Karen och Keith på lilla amerikanska båten Tola från San Diego.

Klockan 09.30 är vi så klara efter ett kort men intensivt besök i Sudan. Vi motrar ut ur hamnen och startar med en kryssbog mot nordost. Några sjömil ut passerar vi ett stort revområde med den brittiskbyggda fyren Sanganeb. Den fungerar som "vakt" för det norra inloppet till Port Sudan.

Vi glider fram med måttliga 3,5 knops fart. Vår avsikt är att klara sträckan till Eilat utan att angöra någon hamn eftersom vi har en tid att passa. Det finns annars en mängd vikar och andra skyddade områden utmed hela Sudans kust norrut. De allra flesta heter Marsa och någonting. Kusten skyddas av barriärrev och i likhet med Queenslandskusten kan man mestadels finna en inre kustnära passage. Eftersom vi måste kryssa oss fram är detta inte något bra alternativ för oss.

Gummit till de gamla dämpningskuddarna för motorfästena har börjat "smälta", så jag har beställt nya, som Birgit förhoppningsfullt har med till Eilat. Vi har bekväm segling nu, så jag passar på att mäta avstånd mellan bultarna på motorfundamentet.

Klockan 16.00 slår vi till nordvästlig kurs. Vinden avtar på kvällen, så vi ber "Yanne" om draghjälp. Vi slår utåt igen klockan 21.30.



P. Sudan. Sanganeb fyr

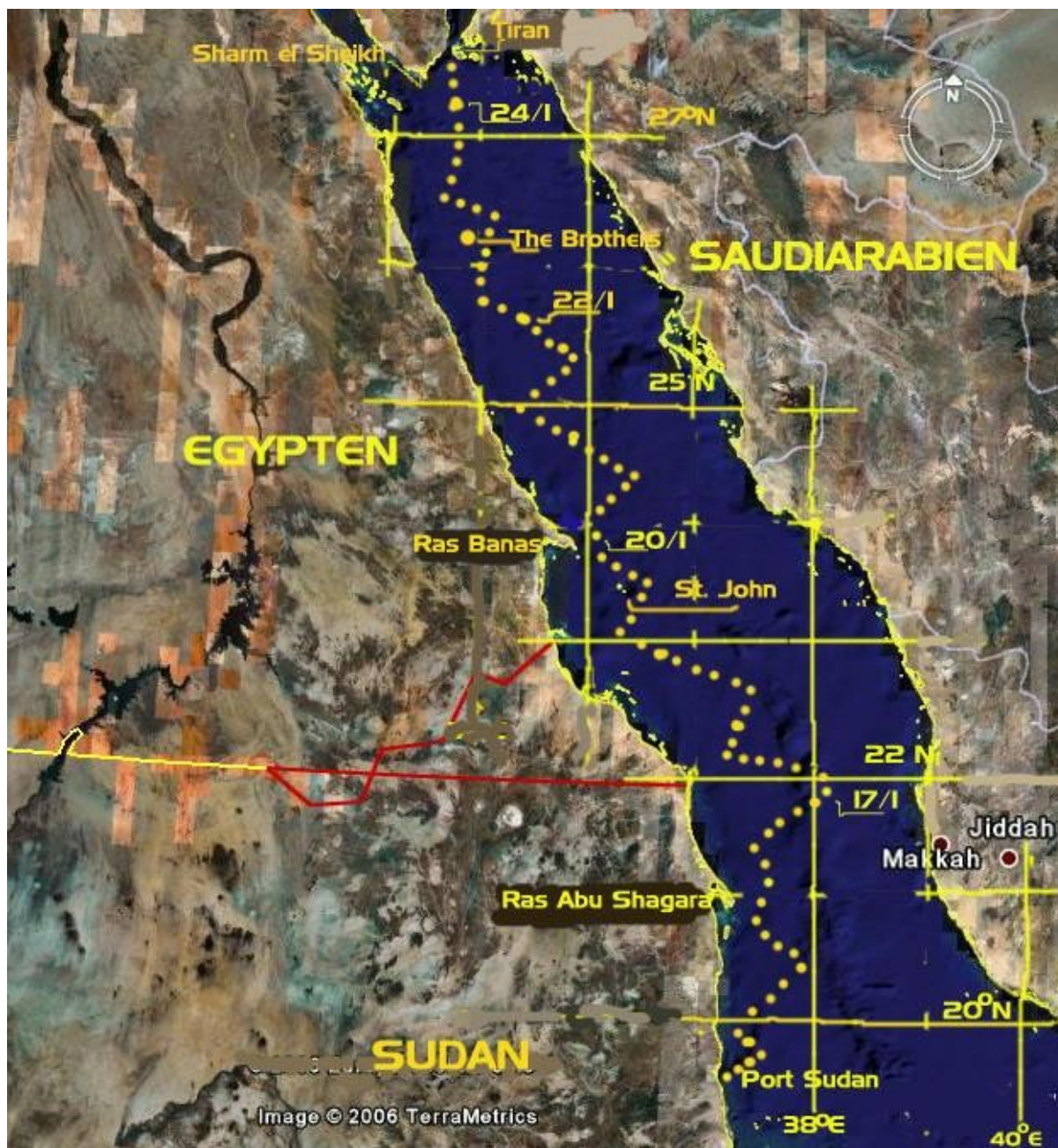
Fredag 15 januari. Vi kan segla större delen av natten på kurs 025° . Satnaven visar emellertid att vi på morgonen går framåt med endast en knops fart – vi måste ha kommit in i en kraftig strömfåra. Motor igen 09.30 – och vi girar inåt kusten med förhoppning att finna en nordgående "counter current".

Middagsposition: $N 20^{\circ} 23' / E 37^{\circ} 53'$. Under eftermiddagen håller vi kursen 285° - och vi verkar ha kommit loss den värsta strömmen. Vindarna är synnerligen opålitliga – ökar, minskar, vrider och vänder. Sjön blir grov frampå natten till lördag och det känns som vanligt obekvämt. Gummikuddarna till motorn tar alltmera stryk – vid lutning flyttar sig motorn ett par centimeter i sidled och ligger emot sidan av motorrummet. Det förorsakar vibrationer och oljud. Vi får inskränka motrandet, så att inte "Yanne" helt skakar loss.

Olof upptäcker att storen skörat utmed en söm och det blir ytterligare en reva då vi skall ta ner den. Jag sitter och syr större delen av lördagen. Som tur är avtar vinden något, så det blir drägligt med enbart lilla genuan uppe.

Middagsposition: $N 21^{\circ} 01' / E 37^{\circ} 32'$. Dygnsdistansen är blygsamma 47 sjömil mellan middagspositionerna. En olycka kommer sällan ensam sägs det. Generatorn

för radion åker i durken och varvtalsregulatorn fungerar inte. Det blir ingen radiokontakt idag! Vi får emellertid upp storen och trimmar in focken, så börjar få hyfsad fart på skutan igen.



Under natten till söndag går vi på en medelkurs av 30° och gör 4 knop, så vi börjar "plocka" latituder. Vi passerar genom stora fartygsleden på morgonen. Middagspositionen är: $N 21^\circ 57' / E 38^\circ 05'$ och distansen sedan igår middag är 64 sjömil. Vi slår igen strax efter middagspositionen och håller nätt och jämt 270° . Vinden har vridit åt nordväst – den följer tydligen kustlinjens sträckning här.

Jag lyckas få ordning på generatoren och får QSO med Pelle i Sollentuna och Kjell i Grillby. Det är grådisigt hemmavid. Vi har god sikt och knegar sakta på västerut.

Måndagen 18 januari inleds med något lättare vind än igår. Vi slår mot nordost klockan 04.30. Båda kortvågsantennerna "pajade". Jag glömde lossa dipolantennen

vid slaget, så den slets av. Den enkla vertikalantennen gick också av – av vilken anledning vet jag inte. Det bör inte vara större problem med att reparera. Middagspositionen: N 22° 24' /E 37° 25'. Dygnsdistans – i rätt riktning - 46 sjömil.

Vertikalantennen är inte så enkelt att laga som jag trodde – det är en koaxialkontakt som brustit och det kräver lödning. Jag kör tills vidare med en ”krympling” till dipol – ena 20-metershalvan är borta. Det går faktiskt ganska bra ändå – hela ”gänget” är med på eftermiddagspasset – plus Einar/SM5CBC i Åby, som jag inte hört på länge.

Vinden avtar efter hand och vi byter upp seglen tills vi vid 11-tiden på tisdagen har full stor och genua 1. Jag har VHF-kontakt med ett portugisiskt handelsfartyg som heter ”Aquila”. De ger en väderprognos: Nordlig vind styrka 4 Beaufort (moderat bris, 11-16 knop), avtagande. Vi kör motorn lite försiktigt några timmar. Vatten har läckt in under motorn, men jag kan inte se varifrån det kommer. Olof bakar sockerkaka igen.. Jag har QSO med Pelle och beställer bottenplatta till loggen samt en koaxialkontakt. Det börjar bli en mängd prylar som Birgit skall släpa med sig till Eilat.

Onsdag 20 januari. Vi har tänkt oss att gå i passagen mellan ön Geziret Zabargad – på engelska kallad Saint John - och Saint John's Reef, som leder upp mot halvön Ras Banas. Området in mot Ras Banas kallas Foul Bay och är fullt med rev och småöar. Navigationsmässigt skall det dock inte vara några problem den vägen. Geziret är den största av öarna. Det är en ofruktbar vulkanö och mest känd genom förekomsten av ädla stenar – främst topaser. Därav dess namn på grekiska: Topazios. Vinden vrider emellertid något mot väster, så vi tvingas gå mot nordost utanför Gezeiret. På efternatten kommer vi ut i fartygsrutten igen och slår mot nordväst vid 5-tiden. Vi går med lätt motorstötning större delen av natten. Vi kommer nu norr om Ras Banas i fint väder och lagom vind.

Middagspositionen för onsdagen är: N 23° 51' /E 36°12' och vi har rört oss 113 sjömil i rätt riktning de senaste två dygnen. Vi har under dagen passerat Kräftans vändkrets, som ligger på N 23° 27', så nu lär vi inte se solen i zenit mer under den här resan ens sommartid.

Torsdag 21 januari. Det är Birgits 50-årsdag. Hurra, hurra!! Hon är uppe i Luleå och har det kallt – som sig bör. I Stockholm är det dock slaskvinter. Vi har visserligen något svala nätter – men det kompenseras av fina och varma dagar. Kryssandet norröver fortsätter – mot en vind på cirka 5 m/s. Vi gör långa slag - två per dygn mellan kusten och fartygsleden, så det är behaglig framfart även om det inte går så fort. Delfinbesök med små uppvisningar hör till de dagliga glädjeämnena – det är njutbart att se hur ungarna hela tiden följer tätt intill mamman.



Dieselförbrukningen är minimal när vi kör på ”sparlåga”. Jag noterar dock att motorn drar lite för mycket olja. Det kanske är dags att byta kolvringar i Eilat.

Fredag morgon kommer med stabilt och fint väder. Jag lägger ut en fiskelina och får ett kraftigt "napp" efter en stund. Linan går av direkt, så det måste ha varit en bamsing. Vi har tydligen för klena fiskegrejor eftersom fiskarna ofta antingen sliter sig eller rycker av linan.

Middagsposition 22 januari: N 25° 33' / E 35° 24'. Vinden avtar alltmer mot kvällen – det blir stiltje och ren motorgång. På kvällen börjar varningslampan för motortemperatur lysa. Det är samma fel som på Bora-Bora – kylvattenkanalen vid avgasutgången är igentäppt. Det innebär uppehåll för reparation en dryg timma. Vi tar två fyratimmarspass per man på natten.

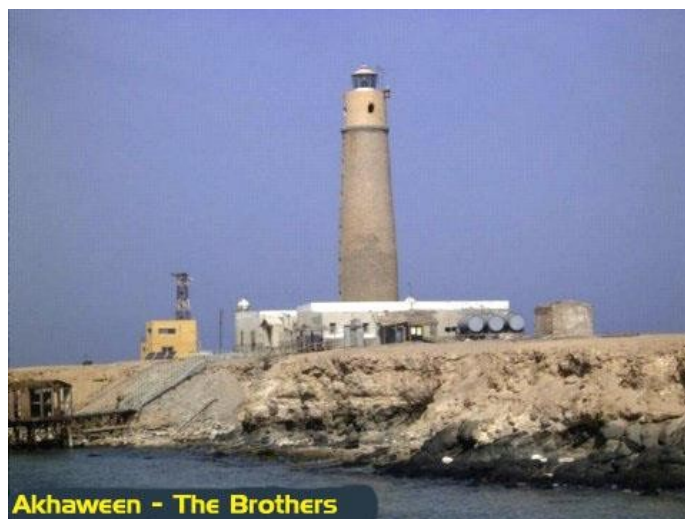
Lördag 23 januari. Fortsatt lugn framfart. Styrman Karlsson sköter styrandet – mestadels till belåtenhet. Fortsatt misslyckat fiskande – en fin makrill släppte vid båtsidan. Jag kontrollerar åter oljeförbrukningen – den är nu normal igen. Avvikelsen tidigare berodde troligen på den dåliga kylningen och att motorn gick varm.

På eftermiddagen kan vi hålla en bättre kurs – cirka 330° - som bär mera rakt på "målet". Klockan 16.00 passerar vi två små öar som heter Akhaween – The Brothers. På den nordliga, "Big Brother", finns en fyr, som byggdes av engelsmännen 1883. Fyren ombyggdes 1933 och är nu bemannad av personal ur egyptiska flottan – en av de ensligaste arbetsplatser man kan tänka sig. Det marina livet i området är mycket rikt och skeppsvraken talrika, vilket lockar turister och dykintresserade. Tillträde till öarna är tillåtet och avståndet till Al-Qusayr på Egyptens kust är endast 40 sjömil, så personalen får säkerligen påhälsningar.

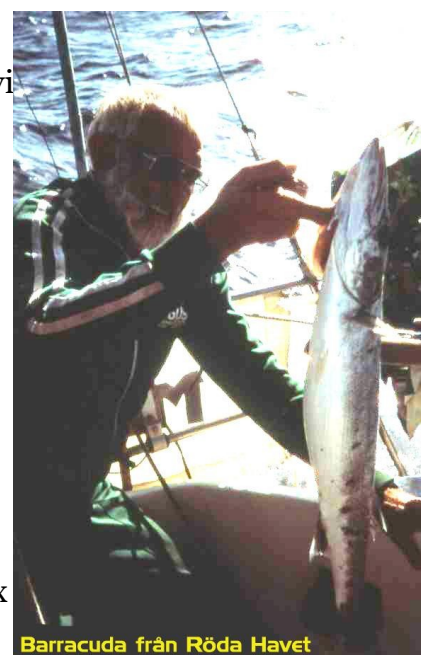
Det är livligt på amatörbandet – hela "gänget" är med plus Knut/SMØIN i Bromma, som är nära granne till vår son Christer. Birgit har meddelat att hon firat sin födelsedag med släkt och vänner i Luleå – livligt festande med lönjrom, lax och champagne.

Vindvridning på kvällen mot västnordväst – vi slår till kurs 015°, som under söndag förmiddag blir i det närmaste nordlig. Jag får "napp" igen och drar upp en barracuda. Den har en del svarta fläckar på kroppen, vilket inte ser så bra ut. Det är ju dessutom ingen bra matfisk, så den får återvända till havet.

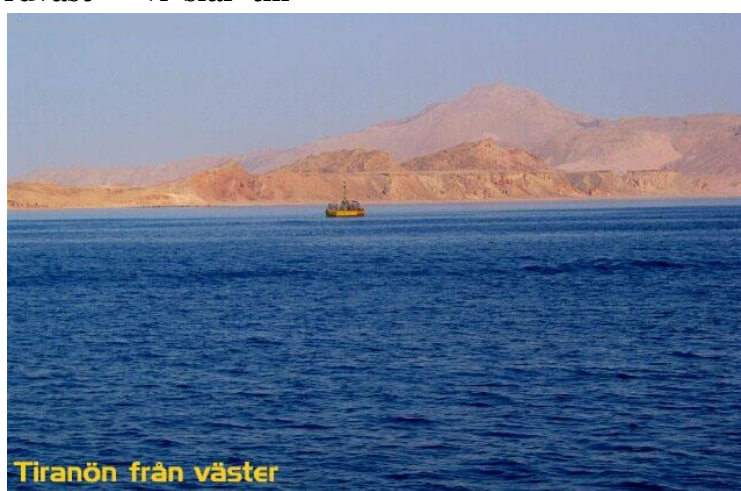
Middagsposition söndag 24 januari: N 27° 21' / E 34° 46'. Det har gått ganska bra undan sedan igår –



Akhaween - The Brothers



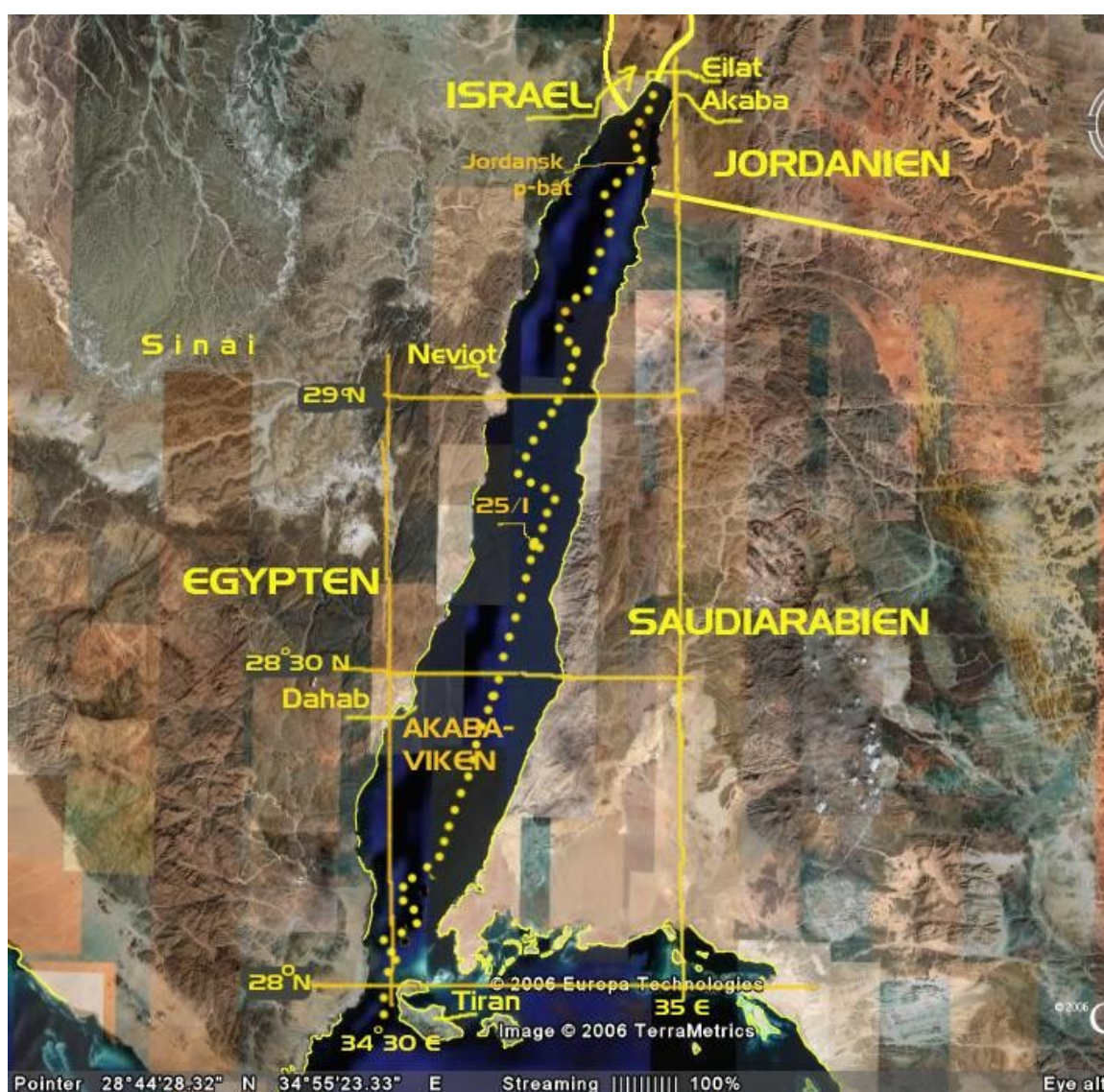
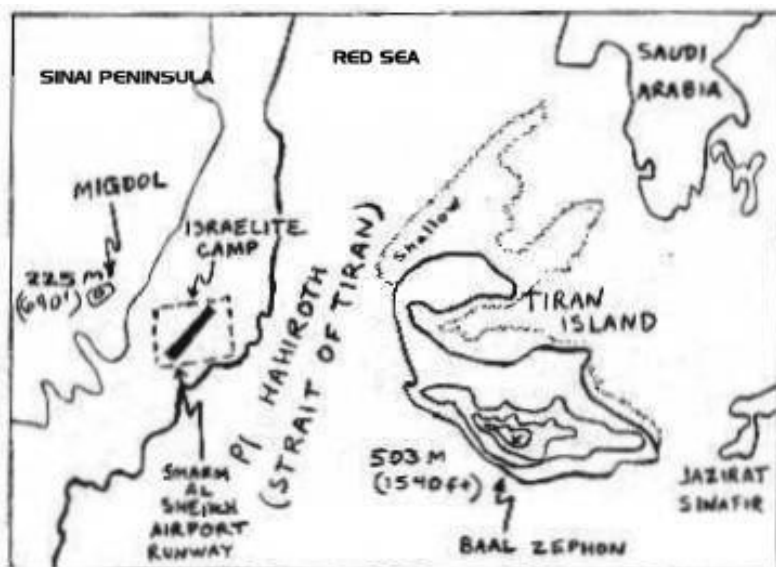
Barracuda från Röda Havet



Tiranön från väster

dygnsetapp 67 sjömil. Om vinden står sig bör vi vara uppe vid Tiransundet – inloppet till Akabaviken – under natten.

Ja, det visar sig att vi är uppe väster om Tiranön redan under kvällen. Ön ligger mellan Sharm el Sheikh på Sinaihalvöns sydspets och Saudiarabien. Jag läser om Tiransundet att det endast finns en plats utmed hela Röda Havet som geografiskt passar in på den bibliska beskrivningen av hur Gud klöv havet och drev undan vattnet, så att Israels barn kunde gå torrskodda över. De förföljande egyptierna sköljdes bort, då vattnet återvände. I Andra Moseboken beskrivs hur israeliterna först lägrade sig mellan Migdol och havet framför Pi-Hahiroth – mitt emot Baal-Sefon innan de vandrade över sundet. Pi-Hahiroth skulle således vara Tiransundet och Baal-Sefon, som betyder ”berg i vattnet”, vara Tiranön.



Vi har en del problem med att identifiera de två fyrar som markerar den smala passagen upp mot Akabaviken. Dels finns det flera fyrar i området och dels stämmer karaktären inte med vad som anges i sjökortet. Efter viss tvekan bestämmer jag mig för att gå mot den troliga passagen. Vi får strax verifierat att det är rätt – vi möter en stor passagerarbåt som kommer norrifrån.

Vi är ju vana vid att kunna ta ut svängarna i Röda Havet, så det känns en smula trångt att komma in i Akabaviken – även om det är omkring tio sjömil tvärsöver. Halvvind råder några timmar på kvällen, men så kommer den normala nordvinden, som skall råda här. Motorn får hjälpa till med stöttning – men blir åter varm. Denna gång är det impellern till kylvattnet som är helt slut. Jag har reserv med, men byte får anstå till morgondagen.

Måndag 25 januari. Dagen inleds med reparation av vattenpumpen – jag har svårt att få loss den gamla impellern, som kilat fast sig. Kryssandet fortsätter norrut. Sidorna utmed viken är bergiga och karga – men uppvisar imponerande naturscener. Middagspositionen är: N 27° 40' / E 34° 43'.

Dipolantennen är helt "nere", så jag plockar jag fram lödkolven för att försöka ordna till vertikalen. Det går bra, sedan jag lyckats löda om en koaxkontakt. Olof bakar bröd medan jag jobbar med antennen.

Vi får fin seglingsvind framåt natten och kan styra rakt mot Eilat. Vi växlar en del med motorstöd då vinden avtar. Tisdag morgon innebär åter en del kryssande och vi tar ut svängarna – kanske lite för mycket. Vi kommer in på jordanskt vatten och strax före Eilat kommer en jordansk patrullbåt ut och prejar oss. Jag ber om ursäkt och förklarar att vi skall till Eilat. P-båtschefen tycker inte att det är någon bra idé – "varför inte gå in till Akaba istället – det är mycket trevligare". Det får bli en annan gång – och efter kontakt med någon iland meddelar han att det är klart fortsätta – på israeliskt vatten.



Prejade av israelisk p-båt

Även på den sidan möter en patrullbåt upp. Det verkar först mera hotfullt eftersom de pekar på oss med två automatkanoner. De sjösätter en gummibåt med tre personer – en dyker ner och undersöker botten på Miss My – de andra gör en grundlig genomsökning inombords. Alla är emellertid trevliga och – och när säkerhetskontrollen är klar får vi tummen upp. Vi blir eskorterade in mot Eilat.

Ytterligare en båt kommer ut – det är "immigration" – jag får följa med i deras båt in till "kontoret" – varpå inkvarteringen är klar.



Klart mot Eilat

I Eilat

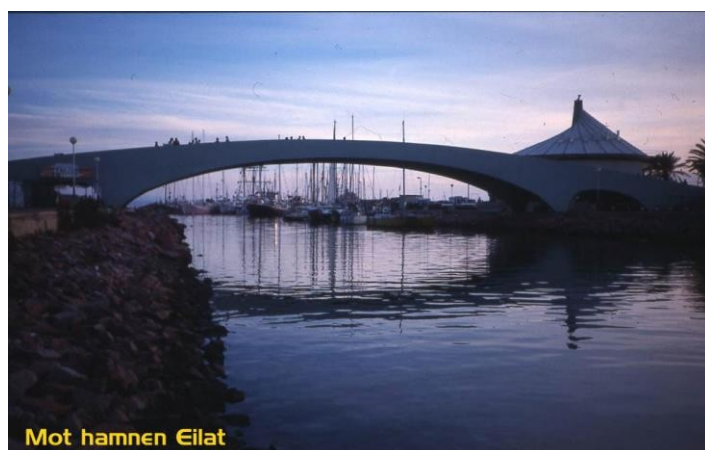
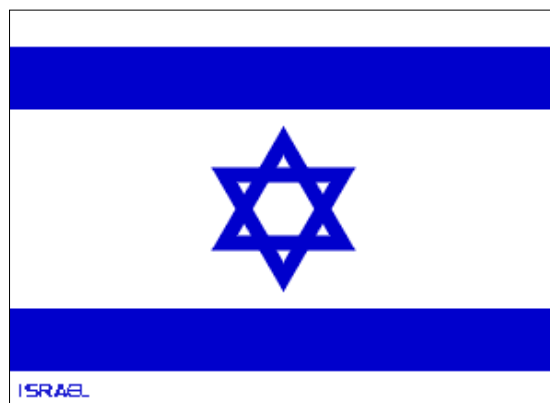
Vi ankrar tisdag 26 januari klockan 12.00 utanför marinan – och senare på eftermiddagen jollar vi in till land för att se oss omkring. Det finns plats för oss inne i marinan – men till en kostnad av 10 US\$ per dag. Vi har dock behov av diverse underhållsarbete, så vi avser att gå in för åtminstone några dagar. Dessförinnan blir det promenad uppåt centrum. Vi växlar till oss en del \$ - och konstaterar att det finns en "svart börs" – men att kursen där är bara en smula mer fördelaktig än på banken.

Vi finner en trevlig restaurang – "Oasis", som för oss gör skäl för namnet – och ger ett välkommet avbräck till skeppskosten. Även om "skeppskocken" Olof sköter sitt jobb med den äran.

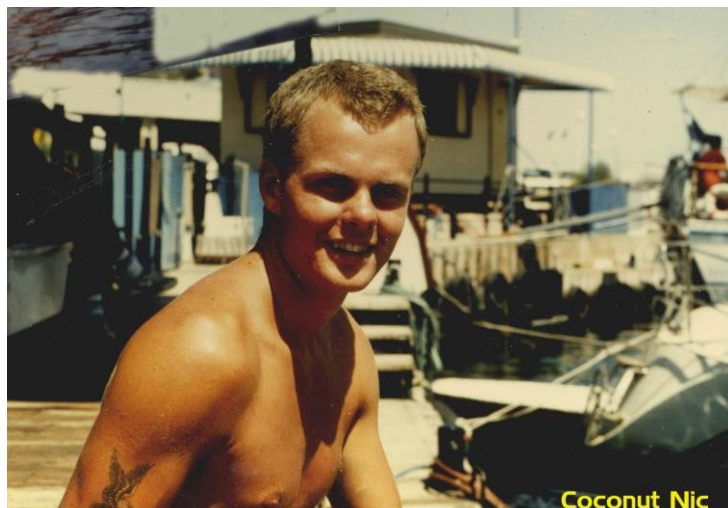
Så ligger vi vid bryggan inne i marinan några dagar. Det blåser upp en kraftig sydvind en dag och då går vi in och "hukar" oss bakom skutan "Dan". Därefter går vi ut och gör fast vid en bojsten. "Yanne" är nu mycket trött – och för att understryka detta hoppar han helt ur sina stödfötter. Det är nu bara att invänta Birgits ankomst med reservdelar innan något kan göras.

I Eilat träffar vi givetvis på massor av trevliga människor – både seglare och "vanliga" turister. För att nämna några: Danskarna Rigmor och Steen Breinholst på båten "Knast". Steen inmundigar med förkärlek *Amaretto*, en dryck han påstår på danska kallas "musefælle". Vi döper honom till Råttfångaren. Jag träffar på en gammal kollega och granne från Vallentuna: Rolf Pousette med fru Ingegerd. En annan trevlig bekantskap är unge Niclas Johanson från Vikbolandet, som gästas på trimaranen "Coconut". Han kallas allmänt "Coconut Nic".

I avvaktan på Birgits ankomst och reservdelar till båten tar både Olof och jag jobb iland. Olof sköter om turister på en charterbåt till korallrevsområden söder om Eilat – och jag hjälper *Shish* - en israelisk båtägare som bygger hus i Eilat. Mitt jobb består i att montera in fönster till den inte alltför höga – men skattefria – lönen av fem shekel/tim. Olof får besök av kompiserna Olof från Uppsala. Vad de sysslar med vet jag inget om – men uppenbarligen har de trevligt.



Vi noterar att här finns massor av unga personer från olika delar av världen, som kommit hit för att både ha kul och att tjäna pengar. De flesta har nog kul till en början – men fastnar lätt i "Eilat-fällan" eftersom de blir lurade på den tilltänkta förtjänsten och tvingas att "bo" på stranden. Vi blir varse att det kan sluta tragiskt – en ung finsk flicka väljer att ta sitt liv under tiden vi är här.



Coconut Nic

Den 15 februari kommer så Birgit ner som var planerat – ett efterlängtat besök. Vi startar med att – lite försenat - fira hennes 50-årsdag. Det blir middag på "Oasis" – som blivit lite av vårt favoritställe. Hon har med sig alla motorprylar och annat som jag beställt i olika omgångar. Det var inte utan problem hon fick igenom prylarna i tullen. Gummikutsarna till motorfästena passade inte in i turistens bagage och väckte speciell misstänksamhet – det kunde ju tänkas vara maskerade sprängladdningar...



Birgits sena 50-årsfirande

De två veckor Birgit stannar tänker vi dock inte använda till båtunderhåll – det finns trevligare saker att göra tillsammans. Så gör vi t ex en tredagars tur upp till Jerusalem, där vi bor på Hotel King David. Märkligt nog möts vi där av ett kraftigt snöoväder, vilket är ganska ovanligt.

På återvägen stannar vi till i Batseba – cirka 80 km söder om Jerusalem. När vi väntar på busstationen för att fortsätta blir det ett våldans rabalder. Säkerhetspersonalen har hittat ett oöbvakat paket – alltså en misstänkt sprängladdning. Det visar sig innehålla apelsiner, som Birgit lämnat på bänken medan hon gick för att kolla upp busstiderna. Ajabaja – så gör man inte i Israel!! Vi får dock lov att fortsätta resan tillbaka till Eilat.

Resten av Birgits besök utnyttjar vi till utflykt med charterbåt till platser för bad och snorkling, besök på undervattensakvarium, tittar på folkdansuppvisning och andra lättsamma aktiviteter.

En dag kommer ett ungt holländskt par till hamnen - det är Heleen och Michael Barak. De har var sin kajak, som transporterats per lastbil från Tel Aviv, dit de tidigare paddlat från



Folkdanslaget värmer upp

Holland på flodvägar genom Europa. Målet är ön Lombok i Indonesien. Hela äventyret är ett PR-jippo för ett holländskt utvecklingsprojekt som leds av HIVOS (*Humanistisch Instituut voor Ontwikkelingssamenwerking*).

Anledningen till biltransporten är att Michael är av judisk börd och han vill därför i möjligaste mån undvika den egyptiska byråkratin. De lär dock inte lyckas helt eftersom de måste "daghoppa" nerför Röda Havet. De har sökt tillstånd för sträckan ner till Sudan och avvaktar nu besked från Egypten. Ett tillstånd kommer också efter några dagar – och de lämnar Eilat före oss.



Michael & Heleen ombord Miss My

(Anm: Vi får sedermera brev från Heleen och Michael, som berättar att de verkligen anlände till Lombok ett drygt år efter besöket i Eilat. Vägen dit hade varit kantad av problem. Trots tillståndet blev de stoppade av egyptisk militär och förda till Kairo, där de kvarhölls i sex månader. De fick sedan ta flyg till Java med kanoter och allt. Michael fick malaria, tyfus och lunginflammation där nere. Han kvicknade dock till och de paddlade vidare till Lombok. Snacka om äventyrligheter!)



Den 29 februari är det så dags för Birgits återresa – jag följer med till flygplatsen. Nu skall det inte dröja så länge innan vi ses igen – om ett par månader någonstans i grekiska överlden.

Så börjar jobbet med "Yanne". Med förenade krafter och med hjälp av storskotet tar Olof och jag upp motorn i sittbrunnen. De nya "fötterna" – som misstänktes vara sprängladdningar – kommer lätt på plats. Nästa moment gäller byte av kolvringar. Jag har verkstadshandbok, så huvuddelen av jobbet klarar vi själva. För hopmonteringen krävs momentnyckel, vilket jag saknar. Jag får kontakt med en "mek" som heter Issik – och han kommer till god hjälp. Topplocket och ventiler slipas på en verkstad – men när de skall monteras tillbaka får vi inte ventilerna att täta. Det

kan inte åtgärdas i Eilat – så toppen sänds till större verkstad i Tel Aviv. Grejorna återkommer efter cirka en vecka och efter montering blir det provtur torsdagen 24 mars. Allt verkar fungera bra – skönt! Och det har skett till en rimlig kostnad.

Utklaring från marinan sker fredagen 25 mars. Vi har ju utnyttjat deras anläggning större delen av tiden här – och det hela stannar vid 50 US\$. Vi har tidigare fått besked av chefen på "immigration" att vi kan hämta ut passen på deras kontor i Eilat. Jag beger mig dit – men får "nobben" av en kvinnlig polis, som tydligen blivit trampad på tårna av någon. "Återkom imorgon på flygplatsen", blir beskedet. Där får jag så äntligen passen efter nära två timmars väntan. Detta är faktiskt det enda otrevliga bemötandet vi upplevt i Eilat.

Vi kompletterar proviant på lördagen. Nästa land är Egypten – av andra långseglare hör vi visserligen att det mesta finns att få där – även metanolsprit. Det är dock säkrast att vara väl förberedd.

Jag provkör motorn ännu en gång – och upptäcker att det läcker diesel vid bränslepumpen. Gångorna till en bult i bränsleledningen är slut! Det är sabbat i Israel, så förväntar inte att något kan göras idag. Jag talar med Moshe Jacobi, som jobbar med en långfärdsbåt. Han i sin tur får tag på en person som har en verkstad. Denne lovar att fixa saken till imorgon söndag. Han går om bränslepumpslocket och tillverkar en ny ihålig bult. Det är klart som utlovats. Moshe kommer på förmiddagen med prylarna - och allt helt utan kostnad. Detta kompenserar mer än väl den snorkiga polisen!

Så verkar allt att fungera - vi är klara att gå vidare klockan 13.00. Besöket i Eilat har varit både trevligt och händelserikt – men det känns ändå på något vis skönt att komma loss ur "Eilatfällan" – och det verkar lagom att fortsätta nu för att möta våren i Medelhavet.



Motorunderhåll med Issik



Yttre hamnen Eilat