

Laurinkostersällskapet

Protokoll från årsmötet 2010-11-13

17 medlemmar hade letat sig ut till Kvarnplan i Jakobsberg där ordförande Sven-Olof hade ordnat med lokal, smörgås, öl och kaffe.

1. Mötet befanns vara behörigen utlyst.
 2. Mötet godkände dagordningen.
 3. Till ordförande valdes Sven-Olof Lundberg.
Till sekreterare valdes Rune Olsson.
 4. Ordförande läste upp verksamhetsberättelsen som godkändes av mötet. Den är tidigare redovisad i LKS Nr 60, okt. 2010.
 5. Kassören, Nina Nilsson redovisade sällskapets ekonomi. Mötet godkände rapporten.
 6. Mötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet.
 7. Till ordförande återvalde mötet Sven-Olof Lundberg. 2 år.
Till kassör återvalde mötet Nina Nilsson. 2 år.
Till webbansvarig återvalde mötet Ragnar Hellgren. 2 år.
Till redaktör nyvalde mötet Lars Bergman. 1 år.
Till valberedning utsåg mötet Håkan Lundgren och Fredrik Ekström.
 8. Inga motioner eller skrivelser har inkommit under året.
 9. Anders Lundberg undrade vart Zum Franziskaner-mötena tagit vägen. Restaurangen var ju hemvist för våra vinterträffar under ett antal år. Sist vi var där var vi väl lite för många så personalen knorrade lite. Vi provade så Postmuséet under ett par år men det blev lite för kostsamt. Sen har vi varit på lite olika ställen, senast ordnade Staffan J en våning i Sjöfartshuset. Mötet ansåg att vi ska ta upp traditionen igen och söka en lämplig restaurang.
Seglingsträffarna bestämdes till 11-12 juni för Norrviken, Runmarö och 3-4 september ses vi i Finnhamn för "Ostkustkretsen", "Västskustkretsen" och "Finlandskretsens" datum senare
- Så avtackade mötet den avgående redaktören, Stefan Liljevall med present, blomma och applåd.
10. Ordförande tackade medlemmarna och avslutade mötet.

Efter de hårda årsmötesförhandlingarna visade Johnny Roos bilder och berättade om sin hemsegling med *Mariandra* från Väneren till Trosa. Därefter var det Ninas tur att redogöra för det omfattande arbetet med uppsnyggningen av *Zappolina*. Två mycket uppskattade föredrag!

Det kom ett brev ...

Hej!

Såsom varande hedersmedlem skäms jag lite för senaste årens passivitet. Ursäkten får väl bli *LaurinAs* totalförlisning hemma vid ankare och boj på Möja. Påtryckningar från våra barn att Ulla och jag på grund av ålder kunde stilla oss lite inför framtiden med en motorbåt gick vi på, varefter *Hildur* kom till. På vår första – och enda – riktiga resa utbrast Ulla när vi rullade hem över det jäsande havet: "Calle, vi måste ha segel!" Se där en sjögående maka! Och så har det blivit.

Nyförvärvet heter *Laureen* och är en Witus 27, nr 26. Vad är nu det om inte en laurinare!? Vi fann henne på Yxlan, fick henne professionellt besiktigad innan vi till slut övertog henne. I

folkmun har hon kallats 'lilla Williamskryssaren' och är följaktligen tillkommen på Williams varv i Motala. På linjeritningen har Arvid bl.a. noterat: "Motor 15 hkr, fart 8 knop", följaktligen en liten motorseglare. Detta är mitt nya terapiprojekt, nu under intensiv bearbetning.

Den lycklige säljaren, kollega från Flygvapnet och SAS, förklarade vid leveransen på förfrågan om tillståndet: "All systems go!" Det visade sig inte vara helt överensstämmande med verkligheten.

I somras hann vi med en kort släng till vännen Lars i Kumlinge, första resan. *Laureen* visade sig vara överriggad, tålde inte mycket med sin enorma genua. Motorn var excellent, en Volvo 2002, 18 hkr. På linjeritningen tänkvärd notering: "IOR-propeller". Nu började jag förstå sammanhangen lite bättre.

Innan IOR kom till gnölade ett antal engelska havskappseglare över att Mini Offshore Group inte var mer uppmärksam. De gubbarna hade länge hållit på med kappseglingar i sina småbåtar mellan Frankrike och de brittiska holmarna och aldrig vållat uppmärksamhet inom RORC eller annorstädes. Men nu kom de på papperet när IOR föddes.

Detta har jag alldeles själv räknat ut: Någon lika kappseglingstokig som jag själv gick till Arvid och bad om en ritning som mätte bra inom IOR (som Arvid avskydde och motarbetade utan framgång). Men han ritade i alla fall en båt åt Williams, en liten 27-fotare med mycket motor. Av fotografier kan man se att *Laureen* har betydligt högre rigg än sina gelikar och därmed mera segel. Utrustningen på däck och i övrigt skvallrar tydligt om att detta exemplar avsetts kappsegla under IOR-regeln. Möjligen uteblev framgångarna för därefter kan man ana att intresset för denna presumtiva racer svalnat. Jag skulle knappast tro att senaste ägaren haft seglen hissade, han gick nog mest för motor.

Nu skall jag tala om vad vi köpt: ett starkt, till synes oskadat projekt med synnerligen skickligt installerad drivkälla, hon knallar på rätt bra. Ruff och inredning i förstklassigt skick, rigg från Seldén, bra segel fast plåtiga, ny sprayhood med vidhängande supstuga, resten helt bedrövlig, ingen toalett, pentry med campingkök från Biltema, överutrustad inredning med massor av obrukbar utrustning: helrisigt elsystem (bara att göra om från början), campingstol och –bord medföljde(!) en starkt överlastad båt där det enda som inte råkat paja är kompassen, jovisst, dess belysning.

Intressant detalj var rostvattnet i kölsvinet. När detta med lös svärmanövrerad handpump dränerats befanns den akre kölbulen vara intakt men muttern hämtad från någon död traktor eller liknande liksom

Vad väger en L32?

En L32 av den ursprungliga typen, byggd efter de ritningar som Arvid Laurin gjorde för Malmö Flygindustri i februari 1963 anger ett displacement på konstruktionsvattenlinjen om $4,6 \text{ m}^3$ med ett djupgående på 1,5 m. Hur stämmer då dessa siffror med verkligheten? Då jag köpte *Sarang* frågade jag dåvarande säljaren om saken och hans uppfattning var att ”hon väger nog närmare 6 än $5\frac{1}{2}$ ton”.

Utgående från linjeritningen har jag roat mig med att beräkna skrovets volym vid olika djupgående. Jag fann då att med 1,50 m djupgående är displacementet mycket riktigt $4,6 \text{ m}^3$. Fribordet längs förut ska då vara 116 cm och akterut 90 cm.

Mäter jag friborden på den fullt utrustade *Sarang* finner jag att fribordshöjderna är 104 cm respektive 80 cm, d.v.s. hon flyter i medeltal 11 cm djupare än

den lilla rara brickan som såg ut att i sitt tidigare liv ha varit del av ett stols- eller bordsben, sedermera avsågat. I min livliga föreställningsvärld kan jag ana; någon har dumpat på varpå knycken i ändan på kölen svagt delaminerat glasfibern. Något egentligt läckage har inte iakttagits. Numera sitter där en 5 mm bricka – $8 \times 8 \text{ cm}$ – med friktionsbricka och mutter, draget i Sikaflex.

Den charmanta genuafocken är till salu på Blocket och North Sails har sytt oss en självslående foca på bom som självaste vännen Anders Levander egenhändigt levererat och provat. Nu skall det bli åka av utan onödig krängning. En ny spinnaker hörde till garderoben, aldrig hissad.

Som ni anar har Calle fortsatt sitt terapiarbete, nu med nytt objekt.

Carl Frostell



En Witus 27, $8,25 \text{ m} \times 2,50 \text{ m} \times 1,20 \text{ m}$, sägs vara tillverkad i 46 exemplar.

kvl. Tittar man i nedanstående graf ser man att displacementet således är $6,2 \text{ m}^3$ på ett d_{max} av 1,61 m. Längd och bredd i vattenlinjen är då 8,82 m respektive 2,63 m, jämfört med kvl:s 8,62 m och 2,33 m. Den ”lastade” blockkoefficienten är 0,17 jämfört med kvl:s 0,15.

”Nedlastningen” är 124 kg/cm kring kvl och 148 kg/cm kring ett displacement på $6,2 \text{ m}^3$, i sötvatten.

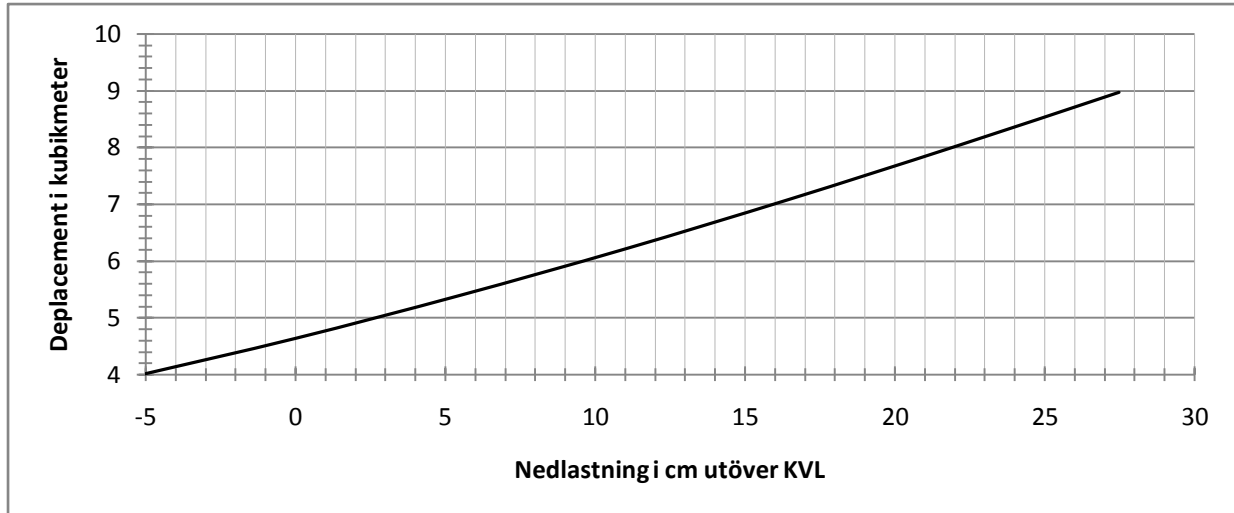
Utgående från dessa siffror kan man beräkna vattenlinjearean till $12,4 \text{ m}^2$ för kvl och $14,8 \text{ m}^2$ för den verkliga flytvattenlinjen. Vattenlinjens fyllighetskoefficient blir då 0,62 respektive 0,64.

Nollspantets area är $0,93 \text{ m}^2$ för kvl och $1,20 \text{ m}^2$ för flytvattenlinjen. Detta ger en prismatisk koefficient om 0,57 respektive 0,59. Tillsammans med

nollspantets djup (1,43 m respektive 1,54 m) kan vi slutligen beräkna nollspantets fyllighetskoefficient till 0,26 för kv1 och 0,29 för den verkliga flytvattenlinjen. Alla siffror är ungefärliga och så kan jag ju förstås ha mätt eller räknat fel någonstans också.

Vad man nu ska ha alla dessa siffror till? Förutom att briljera inför sina båtgrannar. Kanske någon kunnig läsare vågar sig på en djupare analys av innebörden? Skriv till redaktionen!

Lasse Bergman



En majvecka

Sarang låg riggad och klar och bara väntade på att få komma ut på årets första seglats. Självt hade jag lyckats ordna en frakt till Västervik. Det var nämligen så att sjökaptan Johansson därstädes genom bulvan inhandlat en bunt åländska sjökort i Stockholmstrakten, vilka nu behövde transporteras till mottagaren.

SMHI:s vindprognoser utlovade dåligt seglingsväder så efter avgång från Saltsjöbaden onsdagen den tolfte anlöttes macken i Dalarö där dieseltankarna fylldes. Mysingen avverkades för maskin i stilla väder, men söder om Torö kom en bris och lugnet lägrade sig ombord. Trots solsken var temperaturen låg. Fartbegränsningen på 5 knop i Sävsundet var svår att hålla men då trafiken var obefintlig och svallvågorna försumbara togs överträdelsen med ro. Västra Stendörren passerades med två gippar och i Äpskärsfladen togs natthamn. En segelbåt låg landförtöjd men generade inte då *Sarang* lades på svaj.

Kristi himmelsfärdsdags morgon fick femton meter skitig kätting skrubbas, dyn var så seg att det inte räckte med bara spolning. Trots detta lyckades jag lätta för segel utan att smeta ner skot och rorkult. Ut på Örsbaken via en genväg vid Trutbådans fyr. Vid Oxelösund blev vinden för dålig och med maskinhjälp avverkades Bråviken under tilltagande regn och avtagande sikt. Strax norr om Arkö blev

den i det närmaste noll i samband med en mycket kraftig regnskur med åska på avstånd. Resten av dagen regnade det mer eller mindre och sikten blev allt sämre. Vi knogade emellertid på, Kejsaren hälsades på hävdvunnet manér, men framme vid Fågelön var det så blött och kallt att jag fann för gott att gå till ankars och fyra på kaminen. Trots Gore-tex-ställ som uppges vara "truly waterproof" trängde vätan igenom och jag tycker inte man kan vara ute i blötväder så värst mycket längre med dessa moderna kläder än vad man kunde för säg fyrtio år sedan. Tjockan tätnade alltmer men i *Sarang*s salong spred sig värmen.

Morgonen därpå tänkte jag ge mig iväg i gryningen för att hinna till Västervik under dagen, men då jag tittade ut vid halvfemtiden var det genomtjockt, sikt mindre än en kabellängd och bara sex grader varmt. Jag tände kaminen igen och somnade om. På förmiddagen ringde kapten J och meddelade att han tänkte komma mig till mötes i sin f.d. lotsbåt *Karlshamn*. I Västervik var sikten skaplig och som den nu här vid Fågelön var närmare en mil bestämde vi att mötas i Flatvarp på Stora Askö. Det var inte mycket vind och för maskin tuffade *Sarang* vidare sydvart i leden. Vid Kätilö tjocknade det igen på allvar och trots att vi gick väster om ön kunde man inte se till Fyrudden. Det blev till att styra efter kompass och prickar och öar dök upp som väntat. Vid inloppet till Olssundet var sikten nere i under kabellängden men med hjälp av en

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

äldre handhållen GPS hittade jag in. Sedan blev det lite bättre en stund men norr om Källskär blev sikten riktigt skral igen. Då Torrö Stickskär skulle angöras fick jag slå stopp i maskin och glida distansen ut. Då fyren dök upp var jag nog inte mer än två båtlängder ifrån. Sista sträckan in till Flatvarp klarades för sakta fart med kompassgång mellan uddar och prickar. GPS är ju ett förnämligt hjälpmedel i dålig sikt, men än viktigare tycker jag autopiloten är. För att kunna styra rakt i tjocka då man helt saknar referenser krävs ju som bekant att man styr efter kompass och detta kräver en person avdelad som rorgångare. Då är det svårt att samtidigt hålla utkik, torka väta från glasögonen, tända pipan, mäta med passare i kortet och knappa in waypoints i GPS:en; i alla fall i trånga skärgårdsleder.

Strax efter det jag förtöjt vid kaj i Flatvarp dök *Karlshamn* upp. Kapten J hade inte heller haft det så lätt på slutet, trots radar och datoriserat sjökort. Det var inte alltid det gick att skilja mellan prickar och sjöfågel. Kaffe med nervlugnande intogs och lasten överlämnades i oskadat skick. Det blev en trevlig kväll.

Då nu uppdraget var utfört var det dags att vända hemåt. Lördag morgon hade det klarnat upp, en visserligen nordostlig men dock bris blåste, varför seglen tömdes på vatten utanför hamnen och sattes. Bidevind för babords halsar styrdes till havs i leden söder om Viskär. Sjön var ostlig varför *Sarang* allt som oftast doppade peket och fyllde halva klyvaren med vatten då hon med dryga fem knop stävade utåt. Vändning efter en timme och då blev det fin gång med sidosjö. Då vi inte kunde sträcka utomskärs norröver gick vi in vid Häradsskär och sträckte inomskärs uppåt Vaggön, där vinden slog emot och medförde kryss med många vändningar i den trånga leden. Vid Vaggöns norra ände tog vinden slut och för maskin stävades vidare nordvärt, förbi Kejsaren som ånyo hälsades, till en fin ankarplats vid Lundarna nordost om Arkö. Skorstenen riggades upp och kaminen tändes.

Nästa dag var det återigen tjockt, med en lätt sydostlig bris. Frampå förmiddagen lättade det så att man såg ända till Arkö, ankaret kom upp och det var möjligt att segla efter landmärken ända till Lilla Alens stångmärke, där det tättnade. Över Bråviken seglades i blindo, men strax innan Oxelösund förbättrades sikten märkbart. Vinden skralnade

emellertid så efter Stora Kampåsen startades maskin och seglen kom ned. Dagen slutade i Trosa, i solsken och nästan sommarvärme. Den från flera sällskapsträffar välkände gästen T kom på kvällsbesök, denna gång i egenskap av gäst.

Från Trosa blev det motorgång ut till Västra Röko där seglen sattes för en lätt sydväst. Prognosen hade utlovat ökande nordost, men sydvästen bestod hela dagen. Ute på Mysingen blev det plattläns i solsken och årets förnämsta förbättring fick prövas för första gången: en på förkant av stormasten stuvad spirbom. I alla år har jag haft bommen surrad på däck och upplevt en hel del besvär att rigga upp den, för att inte tala om när man skall gippa. Lösningen består av en på förkant av masten fastnitad drygt två meter lång skena, där bommens rotände är fäst i ett ledat beslag. Då bommen inte används skjuts rotänden upp och andra änden står i en sko på däck. Vid spirning av klyvaren huggs skotet i änden, rotänden dras ned och bommen åker ut. Då focken i allmänhet är bärgad i dessa situationer kan man använda fockfallet som lift till bommen. Eftersom bommen alltid är fixerad till masten slipper man det vanskliga i att balansera omkring med denna på däck. Vid gipp rullas klyvaren in, bommen dras upp ett stycke längs med masten varvid ytteränden blir nåbar, skotet huggs ur, bommen förs under fockstaget till andra sidan, nya skotet huggs, bommen dras ned igen och seglet rullas ut på nya sidan. På detta sätt får man full kontroll över bommen och slipper flaxande segel och skot. Arrangemanget tycks fungera som tänkt. Nästa steg är att någon gång i framtiden prova om bommen också kan användas till en självslående fock, men för detta behövs först ett nytt icke överlappande segel.

Natthamn togs på norra sidan av Långgarn. Tisdag morgon bjöd på sol och sommarvärme och svag nordost. Första dagen utan långkalsonger! För maskin gick vi upp till Dalarö där tankarna åter fylldes; vid pass 40 liter diesel hade gått åt vilket ger en medelförbrukning av ungefär en och en halv liter per timme. På eftermiddagen förtöjdes *Sarang* åter i hemmahamnen i Pålänsviken. Trots den dåliga segelvinden och tidvis dåliga sikten – maskin hade varit igång ungefär halva tiden och gångljusten tända över åtta timmar mitt på dagen – var det en härlig vecka som därmed avslutades.

Lasse B.

**Till sist önskar styrelsen alla medlemmar
GOD JUL och GOTT NYTT ÅR!**