

Kallelse till årsmöte

När: Lördagen den 17 november 2011 klockan 15.00.

Var: Alishan India Restaurang & Bar, Timmermansgatan 35, 1 trappa ned, Södermalm, Stockholm.

Restaurangen ligger i nordöstra hörnet av korsningen Timmermansgatan och Högbergsgatan, 59°18,92'N 18°03,70'E. Pendeltåg till Södra station (Stockholms södra) eller T-bana till Mariatorget eller buss.

Mat och dryck från restaurangen till självkostnadspris.

Efter årsmötesförhandlingarna hoppas vi att Roland Andersson kan visa bilder och berätta om sina senaste två år på värmen med L38:an *Octav*.

Dagordning

1. Godkännande av mötets behöriga utlysande.
2. Godkännande av dagordning.
3. Val av ordförande och sekreterare för mötet.
4. Redovisning av årets verksamhet.
5. Redovisning av sällskapets ekonomi.
6. Beviljande av styrelsens ansvarsfrihet.
7. Val av styrelsemedlemmar och valberedning.
8. Inkomna skrivelser och motioner.
9. Övriga frågor.
10. Mötet avslutas.

Verksamhetsberättelse

- Styrelsen har haft 4 möten.
- På februarimötet besöktes vi av hedersmedlemmen Carl Frostell som berättade om sina Laurinbåtar och kontakter med Arvid Laurin. Mötet hölls på en indisk restaurang på Söder i Stockholm. Ca 25 deltagare.
- Ragnar Hellgren har jobbat vidare med hemsidan.
- Lars Bergman har jobbat med medlemsbladet. Medlemsbladet har kommit ut 5 gånger.
- Vid vårträffen vid Norrviken deltog 1 båt. NV kuling och regn.
- Vid höstträffen vid Finnhamn deltog 8 båtar. Fint väder.
- Medlemsantalet är 86 st varav 5 hedersmedlemmar

Styrelsen

Segling till Runö

Jag har seglat två gånger tidigare till Estland. En gång till Dagö, ett år efter dåvarande Sovjet backat ut ur Estland. En mycket annorlunda resa som jag skrivit i bladet om för ett antal år sedan. Några år senare seglade vi till Ösel. Nu ville vi besöka en genuin svenskö, nämligen Runö. Till saken hör att jag bytt båt från min dåvarande L28 *Vagabond* till min nuvarande L38 *Asynja*. Med min nuvarande båt hade jag inte genomfört någon längre överhavssegling. Det intresserade mig att se hur hon uppförde sig i öppen sjö under växlande vindförhållanden. De kan sägas att växlande vindförhållanden blev det verkligen.

Runö, som är belägen en bra bit in i Rigabukten var befolkad av svensktalande ända fram till slutet av 2:a världskriget. När Tyskland backade ut och ryssen ockuperade Estland flydde runöborna till Sverige, flertalet i små öppna båtar. Idag befolkas ön av i huvudsak ester från övriga Estland. Dock mötte vi en kvinna som har återfått den gård där hon föddes. Detta efter många år i Sverige. Hon berättade att reglerna är sådana att de tidigare ägarna återfår sina gårdar när de som nu är bosatta på gården avlider. Hennes gård var i så dåligt skick att ingen boende fanns kvar där när hon återvände. Detta ledde således till att hon fick flytta in omgäende.

Vi, det vill säga tre kamrater och jag gav oss i väg söndagen den 5 augusti via Dalarö där vi tankade och fyllde vatten. Därefter lämnade vi Stockholms skärgård via rännan mellan Utö och Dalarö och fortsatte söder om Huvudskär. Vårt första stopp gjorde vi på sen eftermiddag i norra bukten på Gotska Sandön. Vi hade en fin segling med måttlig vind och sjö.

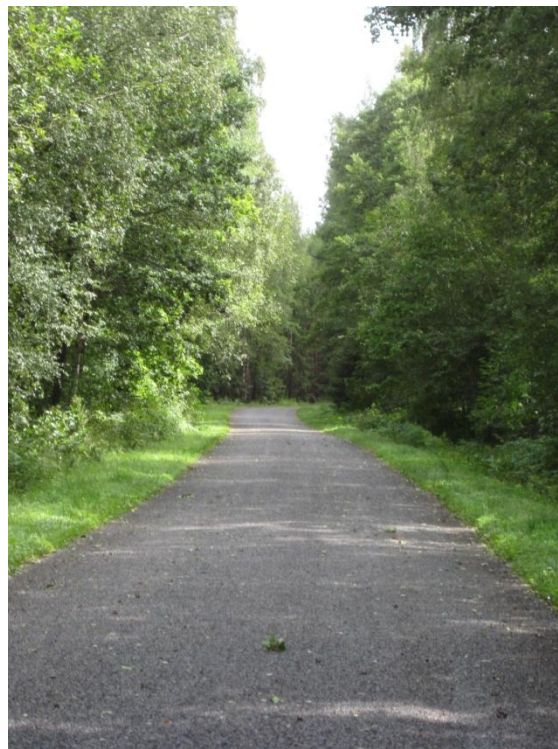
Större delen av nästa dag tillbringade vi fotvandrande på Gotska Sandön. Efter intagande av en god middag på kvällen gav vi oss iväg. Till en början för motor utan vind, men efter några timmar kom en måttlig nordost igång. Vi hade hört på rapporten att västlig vind skulle komma under natten. Så skedde också. När vi kom in i Rigabukten hade vinden ökat och det grundade upp. Detta medförde ökad sjö som nu fick fart ända från svenska kusten. Båten dansade fram på vågtopparna och var svår att styra. Vi fick några ofrivilliga slänggippar när sjön blev grövre och vi fortfarande länsade undan akterlig vind. Skotet fastnade i en liten skorsten till kaminen och förpassade denna till havets botten. Efter detta missöde försökte vi kryssa undan vinden vilket gav en lite säkrare segling.

Hela området runt Runö består av grunda sandbankar. Hamnen ligger på öns sydsida. Det

enda stället att nå hamnen är via en smal inseglingsrännan som startar med en lysboj i sydost.

Därefter följer två ensmärken på land vilka det var svårt att hålla på då sjön fortfarande fick oss att rulla kraftigt. Vi hade ju som tur var vår navigator som tydligt visade rännans läge. Vi följde navigatorns anvisning och kom lyckligt in i yttre hamnen. Hamnen består av en yttre hamnbassäng och en inre bassäng. Vi förtöjde långsides i den yttre bassängen men fick anvisning och hjälp att förtöja om i den inre bassängen av hamnkaptenen. Vinden hade nu ökat till kulingstyrka och vågorna fick de båtar som låg i yttre bassängen att rulla en del. Detta trots att den vågbrytare som finns borde begränsa den västliga vinden. Sjön rullade runt piren och fick yttre bassängens vatten att röra sig ordentligt. Den plats vi nu låg på var perfekt längs en inre brygga med stäven pekande mot väst. Nästföljande dag gladde detta oss extra mycket då vinden ökat ytterligare. Jag har upplevt, både vid tidigare besök och detta besök, att Sverige är ett land många gillar på dessa svensköar i Estland. Möjligen var det därför vi fick favörer vid förtöjning som en tysk och en lettisk båt inte fick.

När förtöjningsbestyren var avklarade mötte vi en man som meddelade att baren öppnade halv åtta. Varje hamn, läs enklaste brygga, har alltid en bar i detta trevliga land. Vi var dock för trötta för att besöka baren denna kväll. Vi lagade middag, åt och sov.



Huvudvägen

Påföljande dag promenerade vi i riktning mot den lilla by som ligger ungefär mitt på ön. Efter en bits promenad kom en mindre lastbil med flak som gav oss lift på flaket. Byn bestod av ett antal gårdar, två kyrkor, en äldre av trä och en 1900-tals kyrka av sten, samt en gård med några uthyrningsstugor och tältplats. Förutom detta fanns en handelsbod med servering. Denna var stängd och skulle inte öppna förrän 17.00. Vi slog oss ner vid uteserveringsborden då en kvinna kom förbi. Hon erbjöd sig att koka kaffe och öppna affären då vi frågade. Detta tog vi tacksamt emot. När kaffestunden var över tog vi oss runt i större delen av byn. På kyrkogården fanns gravar med många svenska namn som minner om sverigetiden. Då vi tyckte oss ha tittat färdigt startade vi vår promenad tillbaka till hamnen.



Byn

Efter ett stycke kom vi till byns post. Denna visade sig också ha en liten barsservering som öppnade 17.00. Som seglare är man ju inte van vid långa promenader så längtan efter öl väcktes omedelbart. Med några lätta knackningar fick vi även denna servering att öppna, därefter intog vi några stärkande öl som underlättade återgången till hamnen.



Postkontoret där man även kunde få en öl

När vi återkommit till båten åt vi middag och avslutade kvällen på hamnbaren. Här dök åter mannen, som berättat när baren öppnade, upp. Vi delade bord med honom under kvällen och han

berättade en del om sig själv och Runö. Han var en av sommargästerna på ön. Hans unga son kom också till baren men fick glass i stället för öl.



Flygfältet, något mindre än Arlanda



1600-talskyrkan

Vårt intryck av Runö är att det är mycket mer skog och lummigare växtlighet än vad vi väntat av en så ensligt belägen ö. Vänliga hjälpsamma människor, varav några var sommarboende och turister som troligtvis kom från övriga Estland vad vi förstod av språket. Ett stort område runt Runö är grunda sandrevlar där ingen båt kan nå land. Om inte denna långa muddrade ränna in till hamnen fanns skulle vi måst ha ankrat långt ut från land och ta oss in med jollen. Så måste äldre dagars sjöfart ha gått till. Detta i sin tur ledde till en isolerad ö med speciella samarbetssystem, enligt vad vi läst.

Nästa dags morgon påbörjade vi hemseglingen. Resan skulle ske via Färösund. I avsaknad av vind

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

fick vi starta för motor. Rätt snart kom dock en sydväst som gav oss god fart. Under eftermiddagen dök ett stort rektangulärt moln upp framför oss. Som regnmoln kan se ut på öppet hav gav det intryck av ett moln som går ända ner i havet. Uppskattningsvis 10 nm långt och svart, förutom mot dess centrum där det var något ljusare. Vår kurs låg rakt in i molnet mot dess mitt. Förberedelserna för att eventuellt segla in i ett oväder innebar ett rev och minskning av förseglet. *Asynja* har en självstyrning av äldre modell men som fungerar bra med rätt skotade segel och vind för om tvärs. Vi lät henne gå in under molnet på detta sätt. Det ljusare parti vi sett på avstånd försvann och himlen öppnade sig. Det kraftfullaste åskväder jag upplevt på många år satte igång. Blixtarna kom med några minuters mellanrum. Vi tre som var uppe, en ur besättningen sov, flyttade in under sprayhood där vi åtminstone slapp att bli genomblöta. *Asynja* seglade med självstyrning under hela ovädet som varade ca fyra timmar. Det var ett fantastiskt skådespel, en upplevelse på gränsen till det skrämmande. Då kvällen övergått i natt upplevde vi det som att segla in i en mörk tunnel omgiven av en vattenridå. Men ingen nöd gick det ju på oss, det var bara att sitta still och hålla i sig.

Påföljande dags eftermiddag nådde vi Fårösund och förtöjde i Fårösunds marina belägen strax öster om färjeläget. När vi skulle koka kaffe upptäckte vi att det inte kom någon gasol. Vi undersökte och fann att reduceringsventilen inte släppte igenom någon

gasol. Två man avdelades för lite röjning i båten. Jag och en man till vandrade runt i Fårösund för att köpa en ny ventil. Någon sådan fanns inte. När vi återkom till båten spekulerade vi i hur det skulle bli utan morgonkaffe och varm mat under påföljande dag. På menyen stod ärtsoppa som förmodligen skulle te sig mindre god att äta kall. Just denna kväll fanns en restaurang att tillgå. Men som räddaren i nöden dök vår yngste besättningsmedlem upp med en hammare och knackade på ventilen. Undrens tid var inte förbi, ventilen släppte fram gasol igen. Idag är ventilen utbytt till en marin typ. Glada och lyckliga gick vi på restaurangen.

Sista dagen som visade sig bli näst sista dagen kom vi iväg rätt sent. Vinden låg rakt emot när vi för motor gick ut ur Fårösund. Men när vi kommit ut och satt kurs mot Landsort kunde vi segla igen. När vi siktade Landsort hade redan mörkret kommit. Vi ankrade upp i en vik vid den sydliga infarten till Nynäshamn. Påföljande dag seglade vi med en svag förlig vind upp till Dalarö, där vi rullade in och startade motorn. Efter en kort tids motorgång gav motorn signal om hög värme. Det var bara att stänga av och rulla ut förseglet igen. Den sista biten av dessa dagars resa fick således avslutas med försegel ända hem. Impellern var sönder och är nu utbytt.

Vi har haft en åttadagarssemester till ett annorlunda mål, en del av vårt forna Sverige. En test av min nya båt, som jag tycker utföll till belåtenhet. Så kursstabil, att hon kan gå för det mesta med denna enkla elektriska självstyrning. Med de två solceller jag har räckte strömmen väl. Några brister upptäcktes, vilka är avhjälpna idag. Nu väntar höstseglingarna, i bästa fall ända in i november.

Anders Lundberg