

Kallelse till årsmöte

När: Lördagen den 22 november 2014 klockan 15.00.

Var: Restaurang Timmermans 1857 (f.d. 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 årsmötet berättar **Jonas Ekblad** från Transportstyrelsen om säkerhet till sjöss.

Dagordning

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

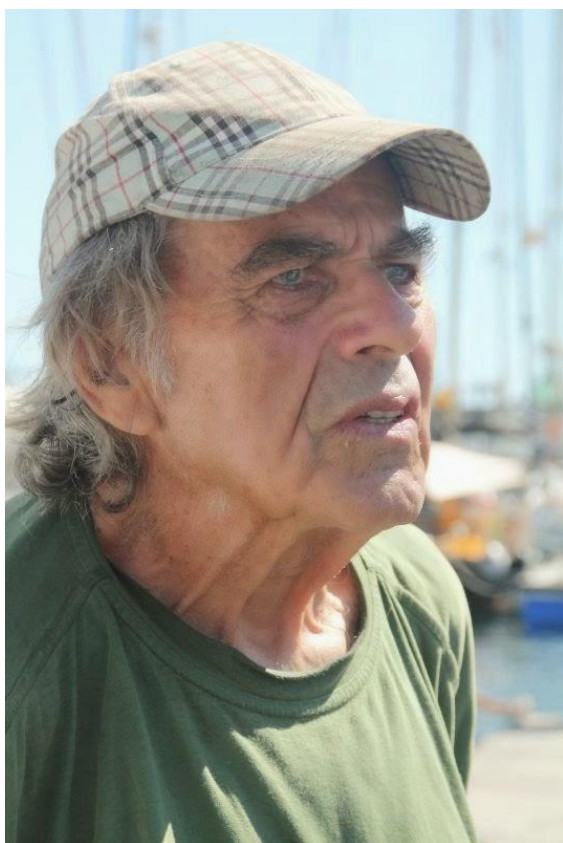
Verksamhetsberättelse

- Styrelsen har inte haft några formella möten. Endast e-postkontakter.
- Marsmötet hölls på restaurang Timmermans 1857 på Söder i Stockholm. Ca 10 medlemmar. Vi hade ingen föredragshållare.
- Vid vårträffen vid Norrviken deltog 5 båtar.
- Lars Bergman har gett ut 5 medlemsblad.
- Stefan Björkman arrangerade Jubilumsträffen 5-7 september. Sällskapet fyllde 20 år och L32:an fyllde 50 år. Gemensam segling från Norrviken till Finnhamn i fint väder. 18 båtar deltog. En trevlig film producerades och har lagts ut på nätet.
- Vid samma tillfälle var det en träff på västkusten där 4 båtar deltog.
- Medlemsantalet är 75 medlemmar varav 4 hedersmedlemmar.

Styrelsen

Göran Cederström på väg igen

Sällskapet hedersmedlem Göran Cederström, avseglade den 9 september från Las Palmas efter ett kortare uppehåll, på väg mot Brasilien för att hälsa på familjen.



Göran C., 81 år



Göran seglar en L28 från 1983

Jubileumsträffen ...

... första helgen i september samlade ett tjugotal båtar. En del kom redan under fredagen till Norrviken, för att lördag middag segla ut för fotografering och därpå följande eskadersegling till Finnhamn. Ledande svaga vindar. Några entusiaster i icke-laurinare deltog också. Trevlig kväll. Ett bildspel från evenemanget finns på Youtube. Sök på Laurinkoster!

På Stora Dyrön samlades fyra laurinare samma helg. De hade säkert lika trevligt!

Med öppna vindar i Skärgårdshavet

En tidig augustimorgon till ankars vid Rödlöga Västerö. Solsken och svag västlig vind, men rapporten säger att det skall friska i under dagen. Efter en stärkande frukost kommer segel och ankare upp och *Sarang* glider iväg nordvärt i leden, faller av och sätter östlig kurs ut över Vidingefjärden. Det går inte så värst fort men ute i Uddjupet börjar vinden ta sig. Kursen sätts mot hörnet av en av trafiksepareringszonerna som sedan några år tillbaka i viss mån begränsar seglarens frihet i södra Ålands hav. Eller Norra Östersjön om man skall följa väderlekstjänstens geografiska indelning, Ålands hav börjar där inte förrän vid Arholma, på 59½° N. Väl utanför zonen tvingas jag falla av och gippa för att hålla undan för ett containerfartyg på sydgående, *Petkum* av St Johns. Fartyget visade inte minsta tendens att gira trots att *Sarang* måste ha syns mycket väl, om nu någon tittade ut ...

Vinden är nu sydväst, styv bris. Jag tar in revet i mesan för att underlätta styrningen, håller söder om Flötjan och Lågskär, och smiter in emellan grundflaken mellan Vitkubben och Fästorna, den senare med väl synlig fyrbyggnad. Kumlet på Vitkubben kunde jag med viss osäkerhet ana i kikaren, men det är inget bra riktmärke. Då man angör skärgården vill man ju med säkerhet kunna kontrollera att GPS:en visar rätt (i alla fall just då), och för detta ändamål är Fästorna en utmärkt ankerpunkt. Sjön gick vit så det fanns små möjligheter att särskilja bränningar och mindre kobbar från de vanliga gässen. Allting verkade emellertid stämma och *Sarang* fortsatte åt östnordost i djupfaret bortåt Kökarsfjärden. Solen sken, vinden tilltog och väster om Kökar stänkte det rejält på halv vinden. Ankrade på redan i Hamnö sund strax innan skymningen, nöjd efter en härlig dag i för mig till stor del nya farvatten.

Dagen därpå fortsatte medvindsseglingen i leden norr om Kökar, nu med ett rev i storen också; det genades söder om Norrhära och sneddades över Vidskärsfjärden för att norr om Jurmo komma in i den så kallade isbrytarleden östvärt. Norr om Vänö styrdes ungefär nordligt och med begynnande regn och åska beslöts söka hamn i nordöstra viken på Helsingholmen. Strax före holmen tog vinden i ordentligt och några varv på focken rullades in. Det blev kryss in i viken och folk på ineliggande båtar visade viss oro när jag fortsatte allt närmare dem. Artigt nog stod de beredda att hjälpa till vid bryggan. Det behövdes dock inte då jag som vanligt ankrade på svaj.

Nästa morgon var det regn och vindstill. För maskin gick *Sarang* mot Gullkrona, men det dröjde inte länge innan det klarnade upp och vinden kom tillbaka, nu en lätt till god bris från sydost. Förbi

Gullkrona bar det, genom det vackra Brännskärssundet och leden vidare västvärt fram till Baskärsfjärden. Där fortsatte jag på västlig kurs söder om Vitharun och ankrade för lunch norr om Äskören (nordost om Brunskär). Det var på detta skär som ballongfararen Andréé lyckades komma iland en sen kväll hösten 1893 under en flygning från Stockholm. Han hade försökt gå ned på Brunskär, där han såg ljus, men vinden tog ballongen innan den nådde marken. Hängande släpandes i vattnet under korgen drogs han med till Äskören där han efter att ha åsamkats svåra benskadur lyckades släppa taget. Ballongen fortsatte dock och fastnade till slut i något träd i trakten av Lom. På något sätt överlevde Andréé natten och blev morgonen därpå bärgad av en fiskare från Brunskär. Fyra år senare slutade det som bekant inte lika bra.

På södra änden av Äskören finns en varde med inskriptionen: ”Här strandade S.A.Andréé 19 X. 1893 efter djärv luftfärd”.

Andréé lär vara den första människa som luftledes tagit sig till Finland.

Från Äskören fortsatte *Sarang* på eftermiddagen västvärt ett stycke, sedan norröver ut på Kälöfjärden. Svarta moln hotade i söder. Det började bli dags att fundera på natthamn. Berghamn på Storlandet var ett alternativ, kanske lite nära; Jungfruskär ett annat, kanske lite långt bort. En titt i kortet visade emellertid att det torde gå att från Bredskärs kummel segla nära nog rakt upp mot Jungfruskär. Kumlet passerades och strax därefter kom först regnet, sedan vinden – en kraftig åskby. Jag lade bi norr om Kråkskär, bärgade och beslog storseglet, tänkte att byn blåser väl över på en fem, tio minuter. Men det gjorde den inte. För fock och mesan rusade *Sarang* iväg ut över Skiftet, i ganska dålig sikt. Jungfruskär slogs ur hågen. Vinden höll i sig och inte förrän vid Husö började det mojna och klarna upp. Så det fick bli natthamn vid Sälso i stället!

Följande dag hade vinden slagit om mot västkanten, så det blev mest kryss till Röddhamn, och dagen därpå tog sig *Sarang* i en lagom sydostan över havet och in genom Havssvalget, och var därmed i det närmaste hemma.

Den goda vindlyckan under resan gav mersmak, och efter visst förhandlande beviljade hustrun ny ledighet.

I mitten av september var det dags för nästa expedition mot Skärgårdshavet. Sol och varmt, men var fanns vinden? Den kommer nog snart tänkte jag, och gick mestadels för maskin. Dag efter dag med endast kortare perioder segelvind. Bunkrade diesel i Möja och i Degerby. Den sjätte dagen, sent på eftermiddagen, blev det segelbart! Då befann sig *Sarang* vid åländska Jurmo och kunde påbörja

Avsändare:
Laurinkostersällskapet
c/o Bergman
Sommarvindsvägen 14
133 32 SALT SJÖBADEN

kryss sydvart på Skiftet. Ankring för natten i lä av Träskholma, strax ost om Brändö. Strålände utsikt uppöver Norrhavet. Nästa dag fortsattes kryssen, med långa slag in i Åbolands skärgård, genom Jungfruskär och vidare till Sälsö, där jag ankrade tätt söder om ön; rapporten varnade för omslag till nordlig kuling, kyla och regn. Tre meter vattendjup, jag stack ut 20 meter kätting och tänkte att det kommer väl att räcka här i gott lä av ön då nordan kommer.

Nästa morgon hade omslaget kommit, det var kallt och mörkt, ösregnade och blåste. Inget kul seglarväder, så jag tände kaminen och tog fridag. *Sarang* ryckte i kättingen och sjön gick in runt bägge uddarna. Trots en ryckdämpande sjumeterstross med gummifjäder sträcktes kättingen allt som oftast rak, så jag stack ut tio meter kätting till. Nu blev det lite lugnare men emellanåt kändes kraftiga ryck i båten när kättingen styvnade. 30 m kätting på 3 m vatten kan man ju tycka vore tillräckligt, när man ligger i skapligt skydd, men räknar man på det finner man att blåser det mer än ca 12 m/s så lättar hela kättingen från botten, och då är det inte mycket elasticitet kvar. Men det var god hållbotten så jag lät det rycka.

Dagen därpå, höstdagjämningen, blåste det fortfarande, men solen sken! Jollen låg i marvatten av allt regn och det krävdes viss akrobatik att få den länsad. Seglen revades, ankaret spelades hem och för maskin tog jag mig ut genom de grunda sunden västvärt genom Småsottunga. Segel sattes, revad mesan och revad fock, och sedan bar det av på en härlig halv vind över Delet och genom Ämbar Sund, sedan plattläns ned mot Degerby, då för bara revad fock.

Ute på Ledfjärden insåg jag att det vore vanskligt att ha jollen på släp över havet i detta väder. För att ensam kunna lyfta ombord jollen utan risk behövdes sjölä, och gärna lite vindlä. Därför sökte jag mig försiktigt in bland stenarna sydväst om Vålö för en snibb av focken, med sakta fart precis

tillräcklig för att ej förlora höjd. Då tremeterskurvan passerades rullade jag in focken och släppte i det lilla akterankaret. Det klonkade till när ankaret slog i berget och en och annan svordom flög genom huvudet. Båten drev snabbt iväg men strax därefter kändes det som ankaret huggit. Jag stack ut lite mer tåg och började sedan hålla an så vackert, och båten stannade upp. Ena sidans mantåg släckades och jollen drogs ombord, vändes och surrades på rufftaket. Det var första gången jag hade denna jolle på däck, men den visade sig få plats rätt bra med aktern vänd föröver. Storbommens kicktalja gick inte klar över jollen men det gjorde ju inget så länge vinden höll i sig och stören var bärgad. Vid behov fick man väl rigga en stöttetalja till lä röstjärn.

Nu återstod bara att spänna upp mantåget igen, skalka alla luckor och att försöka få upp ankaret. Männe det fastnat i en bergskreva? Att hala hem ankartåget orkade jag inte men med hjälp av back i maskin tog jag mig upp till ankaret och tog ett gott avhåll när tåget var nära rätt upp och ned. Inget hände. Jag stängde av maskin och rullade ut en bit av focken, och efter någon minut släppte ankaret plötsligt och jag kunde styra ut på fjärden igen. God lerbotten visade det sig vara.

Den revade mesanen kom upp, själv surrade jag mig till rors och *Sarang* susade ut förbi Ledskär.

Sjön blev småningom ganska imponerande och jag var glad att inte ha jollen på släp. Havet var ovanligt vackert med de rykande brotten solbelysta från lä. Kursen lades mot Söderarmsleden och efter en kall men händelselös överfart gick ankaret i botten i lä av Tjockö. Kaminen tändes och då loggboken fylldes i kunde jag konstatera att vi hållit en medelfart av 6,2 knop mellan Lågskär och Remmargrund. Vinden var nordlig och ganska byig, jag skulle gissa på styrka 8 i byarna i alla fall. Under sina små segel hade *Sarang* skött sig till skepparens fulla belåtenhet. Högsta fart 8,2 knop och hela dagens medel 5,2 knop.

Den fortsatta färden mot hemmahamnen företogs under växlande mestadels svaga vindar, men nu hade jag i alla fall fått ”segla av mig” litet och hustrun kan med tillförsikt se fram mot en någorlunda draglig vinter.

Lasse B.