

Årsmötet.....(protokoll sidan 4)

Genomfördes i år hos Rune och On på deras restaurang Rim Nam i Nynäshamn.

Tack för att ni ordnade det så trevligt för oss! Och det var sååå välsmakande!



(I sann seglaranda blåste det på så att flaggorna vajade!)

Med på mötet var även världsomseglaren Göran Cederström, som berättade om sin senaste långsegling till Brasilien.

En segling som han gjort flera gånger tidigare men som den här gången bjöd på flera otrevliga upplevelser!

Läs ett sammandrag av Gunnar Vagerstam från mötet med Göran.



”Bättre sent än aldrig!

Efter flera inbjudningar till våra träffar stod han där, Göran Cederström, 84! Skandinavien's förste jordenruntsegelare! Året var 1971 och när han återvände två år senare hade han styrt sin Laurinkoster (L28), Tua Tua, i 38 000 sjömil.

- Ja, roligt vara hemma igen..förresten Tua Tua sålde jag 1980 men jag hörde att ett ungt par köpte den och att dom gått över Atlanten, tjejen var visst härifrån Nynäshamn...



Varför han inte hörsammat våra tidigare inbjudningar? Ja, han var förstås ute och seglade. Igen! Fram och åter till Brasilien för att hälsa på en sonson som bor där. Göran gifte sig nämligen med en brasiliansk kvinna när han var där på 70-talet. Nåväl.

Göran står nu här. Han hann tillbaka lagom till vårt årsmöte i Nynäshamn lördagen den 21 november 2015. Göran Cederström berättar:

- Efter Tua Tua köpte jag en stålkoster men nu när jag skulle över igen gick jag tillbaka till en L28:a. Resan gick bra, men visst, det händer alltid något...jag blev rånad i Brasilien och blev av med alla bilder, sextanten...ja allt värdefullt men låt mig berätta om det värsta, jag tror det har med klimatförändringarna att göra, jag

brukar säga att det var El Ninjo på havet.

- Första resan, 1971-73, följde det sedvanliga mönstret, långa passadvindar, guldmakrill och flygfiskar och andra havsdjur följde båten. Men nu, det går knappt beskriva. Inget stämde! Jag såg knappt några fiskar, havet var som dött..inget liv! När jag gick söderut för att nå sydostpassagen men där var inga passadvindar utan hårda byiga vindar som kom från olika håll. Mycket märkligt och skrämmande, tycker jag.
- Rånet? Ja...jag kom till Fortaleza...det var mörkt hittade inte marinan så jag lade mig för ankar lite utanför stan där det också låg stora båtar, fick ingen kontakt med vhf:en så jag låg kvar. Andra natten vaknade jag av en helikopter, en stark strålkastare lyste på mig. Hurra, nu ser polisen att jag är här och kan hjälpa mig in, tänkte jag.



- Samma natt vid 02-tiden vaknade jag av tumult i sittbrunnen, jag fick en kniv mot halsen och dom band mina händer. Ahaa, tänkte jag polisen gör en knarkrazzia, ingen fara. Men nej, det var ett "vanligt" rån...dom tog allt av värde...mobiltelefon, vhf:en kläder. Allt.



- Sen skulle jag till min sonson i Belém utefter en biflod till Amazonas, jag visste ju inte att det var fullt med pirater där, men jag kom fram lyckligt i alla fall. Där träffade jag en trevlig holländare, Marc, en fantastisk kille. Jag berättade vad som hänt i Fortaleza och han skrev till svenska ambassaden och begärde hjälp till mig. Otroligt...Han ville att marinen skulle eskortera mig tillbaka utefter floden, mot det öppna havet. Ja, så sakta går nog inte deras båtar men marinkillarna tipsade mig om den minst osäkra vägen, på nordsidan av floden. Ja, jag seglade i väg och det gick bra. Men tack Marc!
- Ja, sen började hemfärden, via Barbados, och nu i sommar var jag i hemmavatten...men just då höll det på att hända! Jag seglade för ett enda försegel, det var utanför Danmark, natt... och jag var trött så jag lade mig. Jag vaknade plötsligt av ett konstigt ljud.....ett vakumljud...sugande...ljud. Båten vibrerade lite...jag kunde inte

identifiera ljudet, det var hemskt. Jag störtade upp i sittbrunnen och precis framför mig reste sig aktern från ett stort fartyg.



- Så jag har bara ett råd, kära laurinvänner: Segla aldrig ensam!



Tack Gunnar för text och bilder!

Protokoll fört vid Laurinkostersällskapets årsmöte 21 November 2015

Mötet hölls vid restaurang Rim Nam Thaifood i Nynäshamn. 15 närvarande.



1. Mötets behöriga utlysande godkändes.
2. Dagordningen godkändes.
3. Sven-Olof Lundberg valdes till mötesordförande och sekreterare för mötet.
4. Lars Bergman valdes att justera mötesprotokollet.
5. Redovisningen av årets verksamhet godkändes.
6. Redovisningen av sällskapets ekonomi godkändes.
Årsavgiften för 2016 är oförändrat 100 kr.
Pris för Standert oförändrat 105 kr
7. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för 2015.
8. Till sekreterare omvaldes Gunnar Vagerstam på 2 år.
Till bladredaktör omvaldes Belinda Embjörns Lundberg på 2 år.
Till webbredaktör omvaldes Mikael Pålsson på 2 år.
Till valberedning omvaldes Anders Lundberg och Lars Bergman på 1 år
Ordförande Sven-Olof Lundberg har 1 år kvar..
Kassör Bo Jernberg har 1 år kvar.
9. Inga inkomna skrivelser eller motioner.
10. Nästa **vinterträff blir andra lördagen (12/3) av Allt För Sjön-mässan.**
Preliminära **vår/sommar/höstträffar 2016:**
4/6 Norrviken, 9-10 /7 Flaten och 3-4/9 Finnhamn.
Gunnar Vagerstam kollar möjligheten att lägga Juli-träffen vid Norrtälje BS klubbholme Flaten innanför Gräddö igen.
Mikael Pålsson arbetar med en ny plats för hemsidan.
11. Efter mötets avslut höll vår Hedersmedlem Göran Cederström ett intressant föredrag om seglingar han gjort. Därefter intogs middag till självkostnadspris i restaurangen.

Sven-Olof Lundberg
Vid protokollet

Lars Bergman
Justerat

*Styrelsen önskar alla Laurinseglare
GOD JUL & GOTT NYTT ÅR!*

Vi har fått en ny rapport från vår vän Roland!

”Gick från Teneriffa den 1 november till Puerto Mogan för att tanka och sedan följde två bedrövliga dagar utan vind. Yanmar fick jobba 34 timmar i ett sträck! Men sen kom en bra vind från aktern eller snett bakifrån. Slöseglar med endast storen. Bra distanser, 124 – 144/ dygn. Anlände till Mindelo, Cap Verde den 9 november.

Den 14 november anlände Pekka och Barbro med sin L32 Corona AQ. Dom vann sin klass på delsträckan Las Palmas till St Lucia i Karibien!

(För alla intresserade så kan jag berätta att vi i senare nummer, kommer att få en rapport från Pekka Karlsson om ARC-seglingen, både från i år och kanske från 1986 då de var med för första gången. Red anmärkning).



Den 18 november startade ARC igen och jag lämnade samtidigt för att gå mot Surinam.

Ett rev på storen – det blåser mer än 20 m/s från aktern! Lite för mycket men efter ett par dagar var det dags att slå ut revet. Framme i Domburg den 3 december, efter 15 dagar och 2 032 distans. Domburg ligger cirka 30 distans upp i floden.



Här stannar jag till första veckan i januari då jag går vidare upp till Trinidad.

Efter det fortsätter seglatsen genom Karibien till St Martin.

Vi hörs!

Roland ”

Laurinkostrar till försäljning!

L-32-64 Preveza, Grekland 175 000kronor

Säljes av Jörgen Vinblad, Göteborg

Tfn 073-402 91 40

[http://www.blocket.se/goteborg/Laurinkoster L 32 64 Preveza Grekland 64156184.htm?ca=12&w=3#vi-carousel](http://www.blocket.se/goteborg/Laurinkoster_L_32_64_Preveza_Grekland_64156184.htm?ca=12&w=3#vi-carousel)



Motor Albin AD2, renoverad 2010 (för reservdelar se Albinmotor.com)

Ankarspel Lewmar (nyrenoverat) Ankare CQR och Bruce, 60m kätting.

Epoxibehandlad 7 lager

Rostfria tankar diesel 150L, vatten 135L, septi 60L

Solceller 2x50 w vridbara, vindgenerator Airwind

Batterier 3x80 amp. (2år gamla) battmeter Odelco

Kylbox med Isoterm ASU SP

Kompass Sestrel

Genua och fock på rulle, spinnaker, rostfria steg i masten.

Rostfritt peke, solskydd sittbrunn.

Gummidinge med Yamaha 3 hkr

Nu är Laurinkryssaren CanCan till salu!



Ett unikt tillfälle att förvärva en unik segelbåt med en unik historia.

Under de senaste fyra åren har hon varsamt renoverats och uppdaterats till toppskick.

Nedlagda kostnader för detta uppgår till drygt 1 miljon kronor.

Modell: One Off 40 fot

Båttyp: Långseglare

Årsmodell: 1965

Längd: 12,05 meter

Bredd: 3,16 meter

Vikt: 9000 kg

Motormärke: Bukh

Motormodell: DV 36 MV

Årsmodell motor: 1984

Effekt (hk): 36

Pris 985 000 kronor

Säljes av:

hans@bataffar.se

janne@bataffar.se

L-31 Lund, 240 000kronor

Säljes av Gunnar Österlöf

Tfn 070-570 28 76

[http://www.blocket.se/lund/Langseglarklassiker_Laurinkoster L31 62899352.htm?ca=12&w=3#vi-carousel](http://www.blocket.se/lund/Langseglarklassiker_Laurinkoster_L31_62899352.htm?ca=12&w=3#vi-carousel)



Stabil, trygg båt i bra skick (Liknar L32, L28, Allegro, OE32, Monsun m.fl.)

Endast två ägare.

Båten är byggd 1974 på Lidingö och dess förlaga är den berömda Laurinaren Casella2 , som kappseglade över atlanten på 60 talet.

Undervattenskrovet epoxy-behandlat på varv 2011

Nytt storfall 2015 .

Ny motor 2007 Yanmar GM30 24 hkr.

Ny trebladig foldingpropeller 2014

Ny Genua 2012.

Utrustningslista samt flera bilder skickas på förfrågan.

MED MISS MY JORDEN RUNT –

Förberedelser för jordenruntsegling

Det här är berättelsen om hur Åke Somnell från Kungsängen planerade för sin jorden runt-segling 1985-1991 inkl båtbygge och diverse förberedelser 1977-1984.

Då materialet är mycket omfångsrikt har redaktören tagit sig friheten att redigera det.

” Tanken på en långfärd med segelbåt dök upp redan i början av 50-talet . Så småningom hade jag ekonomi att skaffa egen båt – men bara genom att bygga en.

Detta hände 1976 – och i Luleå fanns Kalle Wallgren som ägare till Norrlandsplast AB – och där tillverkades Laurinkostern L-28. Visserligen i minsta laget, men jag hade läst om Kalles son Lasse, som seglat L-28-an ”Swedlady” ensam över Atlanten.

Eftersom jag var fullständig novis i båtbyggandets konst, fanns det många skäl att känna tveksamhet inför ett sådant företag. Jag insåg att det gällde att ha goda rådgivare och en del goda vänner som inte tvekade att ge ett handtag då så krävdes.

Rådgivare nummer ett kom att bli Kalle Wallgren, som dels övertygade mig om det vettiga att välja en långkölad båt – och då naturligtvis en L-28 - och dels att det inte alls var så märkvärdigt att sätta igång. De välbehövliga handtagen förlitade jag mig på att få av släkt och kompisar. Efter lite diskussioner med Kalle blev det så bestämt. Jag hyrde formarna och kom överens om ett rimligt pris för byggmaterial och praktiska råd beträffande byggjobbet. Det senare var av kända skäl nödvändigt. Nog gruvade jag en del innan det hela startade. Men det var som oftast här i livet - när man väl bestämt sig gäller det att satsa på etappmål. Slutmålet fanns givetvis med – men alltför långt bort för att det skulle störa det inledande arbetet.

Att det inte var fel val av båt fick jag också bekräftat då jag läste Göran Cederströms trevliga bok om hans jordenruntsegling med TuaTua. Visserligen hade jag inte tänkt segla ensam som äventyrarna Lasse och Göran – men det skulle visa sig att man till och med kunde vara tre ombord under månadslånga etapper.

Sedan formarna väl var på plats var det ”bara” att sätta igång med själva plastjobbet, som skedde under sommaren 1977.

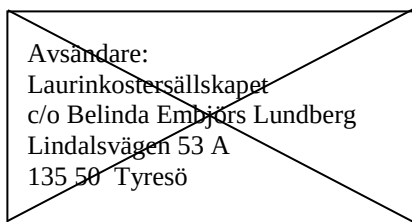
Materialet hämtades hos Kalle i lagom portioner – och det blev efterhand en försvarlig mängd råvaror; bland annat:

- Glasfiber i mattor
- Plast
- Härdare
- Aceton
- Vax
- Släppmedel
- Gelcoat
- Rollers: mjuka och metall-

Det första större jobbet gällde att gjuta skrovet. Skrovformarna bestod av två halvor. Det gällde att vaxa, polera och anbringa en vätska som kallas släppmedel, så att halvorna fick en fin yta, som sedan släppte från den fiberarmerade plasten. Efter grundbehandlingen målades formen med gelcoat - en tvåkomponents hartsfärg som utgör ytskiktet på laminaten. Fibermattorna lades på för hand i olika lager – tjockast i botten med upp till fem lager och två lager högst upp. Fabriksmässigt sprutas en blandning av hackad fiber och polyester – men enligt Kalle är den gamla metoden med ”handpåläggning” den mest hållbara. Vare sig gelcoatmålning eller plastgjutning var inte helt utan problem, eftersom härdning måste ske i en temperatur av minst 18 grader. Norrlandsvädet är ju opålitligt och vid ett tillfälle slog det om med ett temperaturfall från cirka 20 till 10 grader på några timmar. Jag var dock förberedd och hade lånat ett varmluftsaggregat från flottiljen (det var avsett för att värma flygmotorer och skulle testköras med vissa mellanrum!).

Sedan formhalvorna härdat klart gällde det att ”gifta ihop” delarna, fylla skarven i kölen med gelcoat och sedan i botten rolla på ett försvarligt antal lager med fiber. Ett riktigt kletgöra – men man fick ju inte riskera att halvorna får för sig att separera när det senare i livet uppstår hårda påfrestningar. Jag hade utmärkt hjälp med detta jobb av sonen Tuve, som hade den nödvändiga smidigheten. Det var senare ett spännande ögonblick när skrovet med hjälp av lyftkran - nyfödd och skinande vit - lämnade ”livmodern”.

Nästa större moment var att gjuta ”locket” – alltså däck och sittbrunn. Det var ett knepigt jobb, eftersom formen bestod av en mängd ytor med bukter och vinklar. För att göra däckets trampytor tillräckligt starka gjordes de i ”sandwichkonstruktion” genom att gjuta in ett lager balsa mellan fibermattorna. En annan stor form gällde basinredningen, med uttag för skott, kojor, kök m m.



Kölen består av fem blyklumpar om sammanlagt 1500 kg. De sitter inbäddade i skrovet – i anpassade fack. Det var givetvis viktigt att placeringen avvägdes perfekt så att båten skulle ligga rätt i sjön. Blyklumparna fick jag hjälp av Kalle W att gjuta - liksom hur den detaljerade avvägningen skulle göras. Plastarbetet avslutades huvudsakligen under sommaren 1977.

Vintern 77-78 ägnades åt snickeri- och inredningsarbeten. Jag hade ingen ingående erfarenhet av snickeriarbete, men med gott stöd av Kalle Wallgren – bland annat med mallar för olika inredningsdetaljer - gick det hela förvånansvärt bra. Möjligen med undantag av ett par avhyvlade fingerspetsar...

Sommaren 1978 ägnades åt installations- och riggningsarbeten ute på Bergnäset. De snickrade detaljerna passade fint in i basinredningen. En del smärre plastarbeten återstod att göra – bland annat gjutning av rodret.

Praktiskt taget alla övriga detaljer köpte jag genom Kalle W.

Exempelvis:

- Motor
- Propeller och axel
- Mast och rigg
- Segel
- Ankare och kätting
- Windex
- Fotogenkök

Mest spännande var installationen av motorn – en 8 hk Yanmar. Här krävdes ännu en del noggrann plastgjutning av motorfundament – propelleraxeln måste sitta millimeteranpassad. En icke oväsentlig del av en segelbåt är ju riggningen. Med tanke på påfrestningar under en långsegling hade jag tänkt montera två förstag. Kalle W menade att det var onödigt – ännu hade ingen L-28 fått msthaveri.

Vintern 78-79 hade jag kvar snickarverkstaden och kunde genomföra en del smärre kompletteringar i avvaktan på vårens ankomst och sjösättning. Denna begivenhet skedde en natt i maj, då Björn Tamrell "släpade" Miss My över Bergnäsbron till

Oskarsvarvs marina. Hon flöt på rätt köl – och något annat hade jag inte föreställt mig. Ett par dagar senare kom Kalle W kom ner för en inspektion. Jag fick till och med beröm för snickeriarbetena!

Jag hade vid denna tid fått ett nytt jobb – som lärare vid Försvarshögskolan i Stockholm. Det blev därigenom en jättig tid med riggmontering och provsegling för att allt skulle vara klart till semesterperioden och planerad premiärsegling ner till Lidingö, där jag fått en plats vid Bosö Båtklubb. Den första provseglingen skedde den 29:e juni och färden söderut startade redan dagen efter. Som besättningsmedlem fanns då min blivande livskamrat Birgit.

Med Miss My väl på plats på Bosön startade nästa fas inför långresan. Jag hade då sex år på mig för denna planering. Så lång tid var givetvis inte nödvändig för själva planeringsarbetet – men tiden var bestämd: först 1985 skulle jag bli pensionär. Så hade vi tillfälle att njuta av sjölivet hemmavid under att antal somrar.

De viktigaste momenten i planeringen var:

- Bygga in vatten- och septitankar
- Komplettera navigeringsutrustning
- Installera VHF- och amatörradio
- Installera vindroder
- Installera sprayhood
- Skaffa sjökort
- Läs på om hav och väder"

Fortsättning följer i nästa nummer!

Avslutningsvis ber vi er alla att betala de 100 kronorna i medlemsavgift för 2016, att göra det till PlusGirokonto 468 35 75-7. Glöm inte ange avsändarnamn!

Membership fee

From outside Sweden please send a 10 EURO note properly hidden in an envelope to:

Laurinkostersällskapet, c/o Bo Jernberg
Rönnbärsvägen 53-1tr, SE-196 32 KUNGSÄNGEN,
Sweden. Don't forget to state your e-mailaddress with the money, so we can confirm that it arrived!