

Laurinkostersällskapet

Kallelse till årsmöte

När: Lördagen den 19 november 2016 klockan 15.00

Var: Restaurang Rim Nam Thaifood (vår medlem Rune Olsson & Ons fina restaurang)

Nynäsvägen 30 A, 149 40 NYNÄSHAMN Tfn 0703-885555

Samåkning rekommenderas – ring en medlem så hittar du en sittplats i bil!

Annars, tag pendeltåget till **Nynäsgårds station**, gå över spåret, mot Shell-macken i slänten, över gatan mot Elon-butiken, runda hörnet och framför dig ser du restaurangen Rim Nam. Cirka tre minuters promenad!

Mat och dryck från restaurangen till självkostnadspris.

Hemlig föredragshållare!!!

Dagordning

1. Godkännande av mötets behöriga utlysande
2. Godkännande av dagordning
3. Val av två justeringsmän/kvinnor
4. Val av ordförande och sekreterare för mötet
5. Redovisning av årets verksamhet (se nedan)
6. Redovisning av sällskapets ekonomi (delas ut på årsmötet)
7. Beviljande av styrelsens ansvarsfrihet
8. Val av styrelsemedlemmar (ordförande och kassör) och valberedning.
Valberedningen redogör för sina förslag.
9. Inkomna skrivelser och motioner
 - a) Ang sällskapets ekonomi från Belinda Embjörns Lundberg
10. Övriga frågor
11. Mötet avslutas

Verksamhetsberättelse

- Styrelsen har inte haft några formella möten, endast via mail
- Marsmötet hölls på Restaurang Timmermans 1857 på Söder i Stockholm.
Vi hade inte fått tag i någon föredragshållare
- Mikael Pålsson har jobbat vidare med hemsidan
- Belinda Embjörns Lundberg har jobbat med medlemsbladet, som kommit ut 5 gånger.
- Vid vårträffen vid Norrviken deltog ca: 3 båtar. Fint väder.
- Vid sommarträffen vid Flaten - Gräddö deltog ?? båtar
- Vid höstträffen vid Finnhamn deltog 7 båtar. Fint väder.
- Medlemsantalet är nu 72st varav 5 hedersmedlemmar

Styrelsen

Bilaga till punkt 9a

Motion till Laurinsällskapets årsmöte den 19 november 2016

Undertecknad har funderat på hur sällskapet ska få en ekonomi som tillåter de utgifter som vi idag har.

Jag önskar en diskussion och ett beslut på årsmötet kring frågan.

Punkter att diskutera utifrån:

1. Öka medlemsavgiften till 200kronor per medlem och år
2. Ta bort avgiftsfriheten för hedersmedlemmar
3. Lägga ner Bladet som är den största utgiften och endast publicera den på hemsidan
4. Utse en grupp på 3-4 medlemmar som arbetar intensivt med uppsökande verksamhet för att nå de Laurinägare som inte är medlemmar

Tyresö 2016-10-15 - Belinda Embjörs Lundberg

DU som inte har tillfälle att ta dig till mötet (alla är ju inte nynäshamnare eller stockholmare!) hör gärna av dig via mail till någon i styrelsen och berätta hur du tycker vi ska få en bättre ekonomi i sällskapet! Du kanske sympatiserar med någon av punkterna i motionen eller har egna och bättre sätt att lyckas med det.

Laurinkryssare till salu:



Byggd 1965 i Borgå, Finland på beställning av Ernst Kindberg.

Längd 12,05 / Bredd 3,16 / Djup 1,85 / Vikt 8 ton/ Mahognyskrov, Mastbom & kick-spinbom i kolfiber fr Pauer – nytt 2015, vitmålat för classic look, Navigation Raymarine, 50liters varmvattenberedare, dusch på akterdäck, septitank med elektrisk tömning, nya segel 2013 & 2015 – TUSS-sails, storsegel 54kvm / Jib 1 - 54kvm, Jib 2 – 42kvm, Jib 3 – 32kvm, Genacker 103kvm, Spinacker 125kvm, Motor Bukh diesel 36hkr 1984 – renoverad 2016, 6st kojor, nytt skotsystem Harken 2012, ny invändig klädsel 2012, 2st nya winchar Harken 2012, skot & block Harken, blandat med väl fungerande Casselblock, elektriskt ankarspel i stävenfr 2013, sittbrunn återställd i original, nytt däck 2013.

För mer info ring Claes Brunnhage 0708-408820, claes@brunnhage.se

Pris kan vi diskutera!

Del 4:

Med Miss My jorden runt

Fortsättningen på den spännande berättelsen om en jordenruntsegling av Åke Somnell, Kungsängen.

Kommande natt är ganska orolig – det rullar kraftigt och det blir lite si och så med sömnen. Klockan ringer tidigt och vi är klara för avgång vid 8-tiden med kurs mot ”riktiga” Madeira. Havet är lugnt igen och vi har inga navproblem – vi kan ha ögonkontakt med båda öarna samtidigt. Strax efter det vi rundat öst-spetsen av Madeira ropar Birgit ”En haj”! Att döma av avståndet mellan rygg- och stjärtfena är det en riktig bamse. Den simmar lite lojt i ytan men dyker och försvinner då vi svänger emot – cirka 25 meter från oss. Vi badar inte!

Funchal har en stor nyanlagd marina, som nu är i det närmaste fullbelagd. Men det skall förstås krångla när vi skall in – vi får motorstopp precis i inloppet. Men vi har också tur – vi har siktat in oss på en tom plats bredvid en norsk båt och gliider in på plats. De tyckte det såg ut att vara en



elegant manöver – och vi håller masken. Motorn startade igen sedan den kallnat.

Här i Funchal samlas ”långtradarna” före Kanarieöarna och det fortsatta stora steget över Atlanten. Det är billigt att leva

här, så de flesta seglarna stannar en eller kanske flera veckor.

En dag gör vi en heldagsutflykt med buss till norra och nordvästra delarna av ön – en hisnande tur på smala vägar utmed branta stup.

Vi tar oss tid att få en del prylar reparerade – ”Styrman K-son” fixas av en händig tekniker på Maxitronica och Madeire Engineering Co tillverkar en specialskruv till ”Yanne” – allt till rimliga priser. Vi köper också seglarskor till Birgit (storlek 45 finns inte att få tag på...).

Det skandinaviska inslaget bland långseglarna är stort och svenskarna är i majoritet. Förutom Miss My noterar vi: *Blue Lady II*/Göteborg, *Scandal Beauty*/Lidköping, *Korpen*/Stockholm, *Alu Baba*/Göteborg, *Svaj*/Göteborg och *Rakita*/Råå. Alla dessa skulle vi senare komma i närmare kontakt med.

Det är skitigt i hamnen, så innan vi går vidare mot Gran Canaria ligger vi en dag på svaj ute på redan för att tvätta tågvirke, fendor, avbärarlist med mera. Hur ”Missen” ser ut under vattenlinjen vågar vi inte tänka på.

Funchal – Las Palmas

Lördagen den 5 oktober är vi redo för nästa deletapp – mot Las Palmas. Vi motrar ut ur hamnen och hissar segel för en svag ostlig bris. Men en svag bris är inte mycket att lita till – efter några timmar får Yanne ta över. Inte förrän nästa morgon får vi seglingsbar vind, som faktiskt står sig ända fram till Las Palmas.

Enda hindret mellan Madeira och Kanarie-öarna är ö-gruppen Salvage Islands – några småöar, varav den östligaste är 500 meter hög. Vi passerar i mörker och håller därför väl väster om. Nattetid får vi förlita oss till radiofyrarna, som i stort sett täcker området – även om ett par inte var i funktion och som faktiskt hade varit till nytta. Men man får ta till vara alla möjligheter till navhjälp – till exempel ser vi ett handelsfartyg, som verkar vara på väg åt samma håll som vi. Vi följer i kölvattnet och konstaterar att kursen stämmer.

På söndagen ökar vinden och vi minskar segel till bottenrevad stor och kryssflock. Det känns behagligt att få sträcka ut i en lite för ifrån kommande halvvind. Missen går torrt och stadigt med 5 – 6 knop. Vädret är en smula disigt och vi ser Teneriffa först på cirka 12 sjömil avstånd – men så dyker även Gran Canaria upp. Mörkret faller vi 19-tiden, men inga problem. Fyren på La Isleta norr om Las Palmas lyser klart. När vi svänger in mot hamnen är det massor av ljus runt om och vi ser en lång pir som inte riktigt stämmer med sjökortet så vi får lägga om kursen. Lite närmare märker vi att det är en supertanker som ankrat upp i inloppet! Vi hittar småbåtshamnen utan problem och får hjälp av Fritz från New Zeeland med förtöjning. Klockan är nu 22.00 måndagen 7 oktober och vi har loggat 267,5 sjömil från Funchal.

I "Darsena Embarcaciones Menores" – småbåtshamnen – basar Nick. Han är en mycket vänlig och omtänksam person, som gärna hjälper alla tillrätta. Här kommer vi att trivas och kan kosta på oss att stanna åtminstone ett par veckor. Till att börja med går vi till svenska konsulatet för att hämta post. Vi går så till svenska kyrkan – Ansgarsgården – och möter den nya sjömansprästen, Björn. Sjömän utgörs nu nästan bara av långseglare, så vi får



räkna oss till den förstnämnda kategorin. Vi fikar och pratar en stund med svenska "nybyggare" här ute. Vi blir vänligt bemötta av alla och det positiva intrycket av Gran Canaria förstärks.

De närmaste dagarna i Las Palmas går åt till spring i affärer – mestadels rekognosering för kommande större inköp och proviantering. En dag ägnar vi åt en busstur, "Grand Tour" upp till öns inre och högsta punkt. Hisnande vägavsnitt och en fantastiskt omväxlande natur. Kustområdet vimlar av vulkankäglor – endast 3500 år gamla, men nu döda. Längre upp är formationerna betydligt äldre – över 10 miljoner år gamla med en blandning av röd lava och svart basalt bland den kanariska pinjeskogen. Det är helgdag och massor av kanarier söker sig uppåt bergen och skogen för att koppla av, dricka vin och ta sig en tupplur. Vi stannar till vid en handarbetskola på hemvägen och förbryllas över en skylt vid ingången med inristade namn: Olav den Helige 1030 och Kung Olav 1981. Har båda varit på besök?

Återkomna till hamnen konstaterar vi att en stor svensk segelbåt kommit in, "Pleasure" med Leif Hallin som skeppare. Jag är bekant med hans far, Gunnar Hallin som är kommandör i flottan. Båten är en stor tysk träbåt som byggts om för 1,5 mil DM i Cuxhaven. Ägare är svenske Burl Larson, som bor i Sidney och avsikten är att Leif skall transportera Pleasure ner till Australien, där även Leif är bosatt. Ombord finns också Per Hansson, som

egentligen är skeppare på "Alu Baba", men som av någon anledning hoppat över till Pleasure. I övrigt är det ett glatt gäng, som håller igång, speciellt på nätterna. Vi inser att Leif behöver ett visst stöd för att hålla koll på läget och hjälper till med ett och annat.

Under ett partaj ombord kommer skånska Vegan "Rakita" med Klaus och sonen Niklas in. Det var känt att deras navkunskaper inte var de allra bästa, så Leif tar en megafon och ropar: "Välkomna till Teneriffa." Vi märker att detta förorsakar en viss diskussion om-bord på Rakita. Vi hjälper till att klämma in Rakita mellan oss och Pleasure.

På svaj ligger ytterligare några svenska båtar: "Wasa" med ensamseglande Henry, också boende i Australien. Vidare en OE-32 med Lillan och Anders från Västervik, en L-32 med ett par från Malmö samt en Vega som heter "Sjöjungfrun". Vid kaj finns även radioamatören Sture Wass (SMØNSG) med en Rassy 35 samt stora Swan-65:an "Sway", ägd av en välbärgad stockholmare. Skeppare på Sway är Sören och besättning i övrigt Lotta Tingstam och Kalle, också från Stockholm.

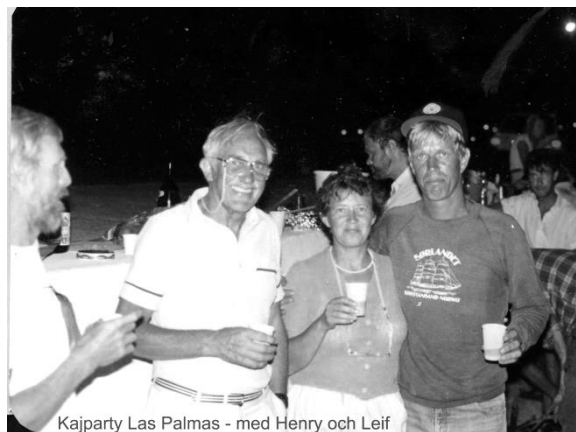
Vi får närmare kontakt med Fritz Visser från Tutukaka NZ som hjälpte oss in vid ankomsten. Fritz är med sin dotter på väg hem. En morgon kommer Fritz över med en bunt sjökort, 47 stycken - över Söderhavet. Vi får låna korten ett par dagar och får dem kopierade till en kostnad av cirka 850 SEK, plus en flaska whiskey till Fritz. Att köpa nya kort hela tiden innebär en avsevärd kostnad. Köp, byte och lån besättningar emellan är därför allmänt förekommande för att klara ekonomin.

En dag kommer Peter Erlandsson på besök i hamnen. Han berättar att han var skeppare på en svensk 45-fotare, som blivit totalt sönderslagen under en storm

på norra Biscaya. De var två man ombord och lyckades ta in båten till Brest. Flera båtar hade kapsejsat, bland andra en med två svenska killar ombord. Båten hade drivit iland i Frankrike, men han visste inget vidare om grabbarnas öde. Peter hade haft sällskap till England med Åke Stålhammar, en pensionerad arméofficer som jag känner till väl. Åke hade uppenbarligen haft det svårt, kanske mest med sin japanska fru som inte tålde sjön så bra.

Onsdagen är Per Hanssons vita dag, så jag passar på att diskutera båtförsäkringar med honom. Vi har inte lyckats få någon vettig försäkring, gällande utanför Europa, vilket Per har ordnat genom en person i Billdal. Jag får adressen.

Natten onsdag-torsdag (16 – 17 oktober) inträffar ett otäckt tillbud i hamnen. Niklas på Rakita upptäcker av en händelse att det brinner på tre olika ställen ombord på en stor engelsk båt, som ligger näst intill oss. Genom rådigt ingripande av Niklas räddas



Kajparty Las Palmas - med Henry och Leif

både båt och besättning – de är fyra stycken som ligger och sover ombord. Det hela verkar minst sagt skumt. Båten var knappast seglingsduglig efter att ha miss-handlats ute i dåligt väder. Ägaren (?) hade lämnat båten och besättningen hade blivit lurade på pengar.

Vi blir inbjudna till visit hos Sören och Lotta på Sway. Lotta är en pigg och trevlig

tjej som nu tänker mönstra av och återvända hem för att avsluta sin utbildning till läkare. Sören är en mycket ambitiös person, men i vårt tycke ganska humorlös. Han tänker tydligen också lämna Sway för att segla en annan Swanbåt till Västindien. Innan vi går får vi en del basmatvaror, mjöl, socker o d som Lotta vaskar fram ur gömmorna.

På torsdagen anländer Blue Lady som hade deltagit i någon sorts seglingsregatta uppe vid Madeira. Vi flyttar ut Miss My till ankarplats efter att ha legat 10 dagar vid kaj. Båten är skitig av all olja och annat skräp som flyter omkring inne i hamnen. Utanför är det klart och fint. Det behövs alltså en rejäl rengöring, inklusive bottenmålning. Vi får rådet av en norrman – Thor på "Trintella" att det skall vara bäst och billigast att ta upp i Radazul söder om Santa Cruz på Teneriffa.

På fredagskvällen är det knytkalas på kajen vid Pleasure, som skall gå på lördagen. Birgit hjälper deras nya holländska kocka med förberedelserna. En smula sordin läggs på festen eftersom Leif under dagen sparkat iland två av besättningen, i och för sig välmotiverat. Det har sina problem att vara beroende av en stor besättning. Många som finns till hands för på-mönstring är på "luffen" och långt ifrån alla är villiga och/eller kunniga beträffande sysslor ombord. Bäst med familje-besättning!

Sture Wass (SMØNSG) tar ombord två gotländska tjejer för atlantturen och de går på lördagen, först till Puerto Rico på sydsidan av Gran Canaria. Pleasure lämnar också Las Palmas lördag eftermiddag mot Puerto Rico, där Per Hansson skall hoppa av. Vi undrar lite stilla när vi skall få se dessa lite tokiga killar igen. I varje fall har vi fått adressen till Leifs stenrike och ännu tokigare kompis, Burl i Australien.

Så är det sista veckan i LP. Den rinner undan ganska fort utan att vi har speciellt mycket att göra. Jo, med ett undantag! På onsdagen är vi på El Corte Ingles och provianterar. En mängd "torrfoder" som skall räcka tre månader. Varorna levereras direkt till kajen. Fredagen blir det en avskedsrunda i stan. Vi hämtar post på konsulatet, bland annat ett antal tuber Thioflex, som flygvapenkompisen Börje Fritjofsson (SM5RNP) i Bålsta sänt ner. Det blir fika i sjömanskyrkan där vi lämnar lite godis till Irene från Piteå och sedan följer lunch (köttgryta) på Skandinaviska Klubben. Vi hinner med lite julklappsinköp också, Birgits julklapp till Åke går inte att dölja. Det är en gitarr. Kan fortfarande tre ackord, så det blir musik av!

Sista veckan i LP har vi middagsgäster två kvällar. Det är Henry på Wasa med tysk gast samt Lotta Tingstam och Kalle från Sway. Lotta reser hem på lördag och även Kalle skall hem en vända för att sedan återkomma och ha hand om Sway här under vintern. Så är det lördag den 26 oktober och vi lämnar mysiga Las Palmas på morgonen med siktet inställt på Radazul, Teneriffa.

Las Palmas – Teneriffa

En svag nordostvind ger inte mycket till fart, så det blir motorhjälp för att nå Radazul medan det är ljust. Med vulkanen Teide som navigeringshjälp kan vi inte missa. Vi anländer vid 18-tiden, en liten hamn ca 8 km söder om Santa Cruz. Klaus och Niklas är redan där, Rakita ligger på kajen och blir bottenmålad. Söndagen blir tvätt- och vilodag.

Under tiden i Las Palmas fick jag hud-besvär, tappar skinn på händer och fötter. Besök på två sjukhus gav inget annat resultat än någon sorts salva. Här på kajen i träffar jag en svensktalande läkare. Han tror att det är saltvattenallergi. Just snyggt!!

Fortsättning följer i nästa nummer

Bladet fick ett mail från Fredrik Ekström i Finland som hörsammat vår vädjan om bidrag! Här kommer Fredriks berättelse som startar på 1970-talet:

Några tankar och lite ändringar som givit enklare och njutbarare segling på L32:an Svinga

Bakgrund

I början av 1970-talet köpte min far en L 32:a av modell MK I, byggd på MFI 1968. Jämförd med de tidigare segelbåtar vi haft i familjen upplevdes L32:an Diana som ett riktigt fartyg. Det var också med Diana som familjens segelfärder började sträcka sig allt längre bort, förbi de bekanta glittrande fjärdarna i hemlandets och Stockholms skärgårdar. Därmed ändrade seglingen också lite karaktär och bl a segelhanteringen blev ju ibland lite mer krävande.

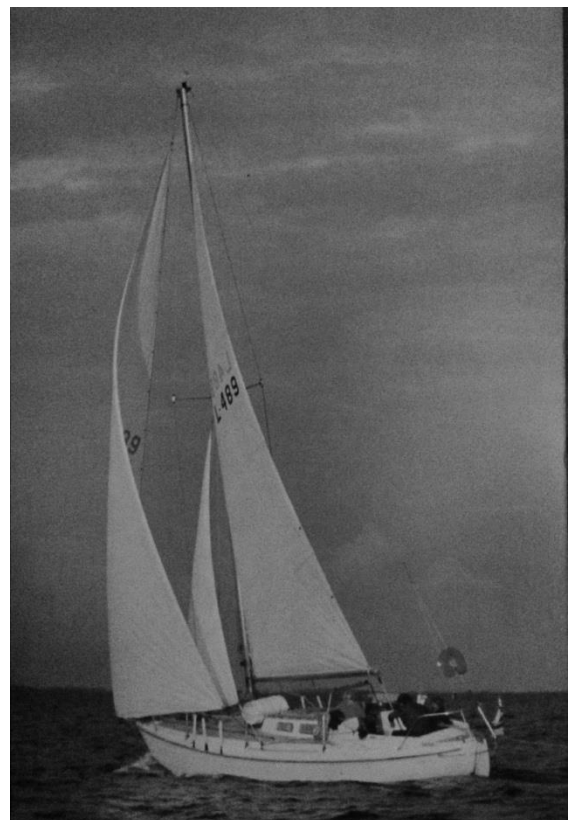
Storen på Diana revades genom att rulla storen runt bommen, så många varv som förhållandena krävde. Revmekanismen manövrerades med en vev och då mekanismen var rätt tröggående ledde det till att vi oftast minskade på försegelytan istället. Diana var försedd med 3st genuor på 32, 24 respektive 17 kvm. Därtill fanns en stormfock på 10 kvm som också kunde föras på ett löstagbart inre förstag, som var anbragt i höjd med vantspridarna. Detta var ju allt enligt Arvid Laurins ursprungliga ritningar.

Då vi i allmänhet var 3-4 personer ombord, brukade vi ungdomar skifta försegel på däck, efter som vinden tilltog. Försegelskiftet för-snabbades, då vi lärde oss att haka loss de nedersta pistolhakarna på det hissade seglet, varefter vi kunde skära i det följande. Sedan var det bara att riva ner det stående förseglet, ta loss pistolhakarna och skifta försegelfallet till det färdigt iskurna seglet. Vi brukade klocka tiden dvs hur mycket tid som åtgått tills det nya förseglet drog, sedan det föregående strukits. I allmänhet revade vi inte storen innan vi skiftat till genua 3. Denna segelföring ledde till att båten blev onödigt tung på rodret och så här i efterhand kan man ju undra varför vi inte ändrade storens revanordning till någon form av bindrev istället. Men orsaken

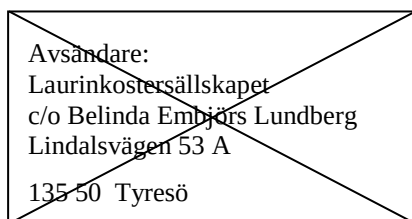
var säkert att Fars och Farfars tidigare båtar, en Haj-båt respektive Viking-kryssare var väldigt styva båtar. Där skiftade man till stormstor istället, de gånger det blåste riktigt ordentligt. Att reva storseglet hade inte tillhört de vanliga rutinerna ombord.

Men med rätt anpassad segelyta, innan rullseglens tid, var L32:an en förvånansvärt snabb seglare. I synnerhet på friska undanvindsbogar brukade vi rätt ofta segla ifrån större fenkölade båtar, vilka ju ansågs moderna och snabba på den tiden. På halv- och undanvindsbogar förde vi ofta både genua 1 och därtill fock 4 på det inre staget.

Mycket annat har ju också ändrats också inom seglingen sedan den tiden. Men de durabelt byggda L32:orna har, oberoende av version, överlevt och skänker än idag sina nya ägare fortsatt glädje och god, trygg segling på alla världens hav. Så också mig.



Diana med dubbla försegel i kvällsbris på Möja östra fjärd i slutet på 1970-talet



Fyrtio år senare sitter jag, i Steges lilla sockerfabriks hamn på den danska ön Mön, i sittbrunnen på s/y Svinga och ser mig förnöjt omkring. Skrovformen, utförandet, allt jag ser omkring mig skvallrar om att Havet självt varit den Store Läromästaren som såväl konstruktör som byggare och lyhört lyssnat till och skickligt uttolkat och utformat detta förträffliga lilla fartyg. Liksom för att få en bekräftelse på dessa starka sinnesintryck slår jag ett kraftigt slag med näven i sittbrunnssargen och svaret lyder entydigt: "Detta är helt rätt!"

Båten jag nyss blivit ägare till är alltså en L32:a av den senaste varianten, d v s modell MK III, med framflyttad och något höjd mast och en storbom som var drygt metern kortare än den ursprungliga. Uppenbarligen var den nya båten också rejält tyngre än Fars Diana. Detta p g a tyngre köl, tyngre motor, betydligt tyngre inredning, stor batteribank, bogpropeller, större bränsle- och vattentankar plus en massa annan utrustning man sällan lastade ned båtarna med fyrtio år tidigare. Självfallet var den nya båten även utrustad med rullsystem för förseglet. Rullgenuan är anpassad att föras i ett brett vindregister och är därför sydd av grövre duk, har stoppning vid förliket, har rätt lite buk och ett ganska rakt underlik. Därmed har seglet förstås betydligt sämre driv än de gamla förseglen, som var optimerade, envar för sin respektive vindstyrka. Att de många förseglen krävde rätt mycket däcksexercis och därtill stuvutrymme är ju en annan femma!

För att kompensera för allt detta och i avsikt att få Svinga att löpa lika bra som L32:an i min ungdom, utökade jag segelytan genom att förlänga det befintliga peket och därtill storbommen. Jag höljde också på riggen 40 cm, genom att bygga en 40 cm hög mastfot i stål. Sålunda för Svinga idag ca 34 kvm i storen och ca 45 cm i rullförseglet. Den förstorade segelytan gör att båtens prestanda nu är god, men samtidigt kräver den relativt stora segelytan att den kontinuerligt bör anpassas till rådande vind- och sjöförhållanden. Rent allmänt anser jag att Svinga måste föra tillräckligt mycket försegel i motvind och motsjö för att behålla drivet, medan storseglets betydelse är avgörande på öppnare bogar. Jag har därför eftersträvat att ha det sålunda upplagt, att segelföringen möjligast enkelt kan anpassas efter detta, också med liten besättning. Då åren gått är vi därtill inte heller längre några ungdomar, vilket jag också försökt beakta i sammanhanget.



Svinga på lätt undanvind i Kopposund, Esbo.

Fortsättning följer i nästa nummer