

Laurinkostersällskapet

Nr: 118 MAJ 2023

INNEHÅLL: ORDFÖRANDE HAR ORDET • KOSTRAR TILL SALU • KALENDARIUM , SID 1 • RAPPORT VINTERTRÄFF, SID 2 •
• PRISUPPGIFTER SEGEL, SID 4 • ENSAMKAPPSEGLING ÖVER ATLANTEN, SID 5 • MED MISS MY JORDEN RUNT, SID 9 •
• LÅNGSEGINGSHÄLSNINGAR, SID 22 • MEDLEMMAR 2023, SID 23 • VÄLKOMMEN TILL LAURINKOSTERSÄLLSKAPET, SID 24.

Ordförande har ordet



Våren har varit osedvanligt kall i år och är flera veckor sen, vilket gjort att vi inte kunnat plasta och måla som vi planerat. Målet var att plasta en glasfiberremsa i skarven mellan köl och båt eftersom den skarven är svår att få till på ett bra sätt och epoxin gärna vill spricka där. Vi får se hur det håller över tid, skulle vara kul om det blir bra. Nu längtar man till att få sjösätta och göra klart för vårens första segling.

Vår valberedning jobbar febrilt med att hitta en ny ordförande till vår fina förening då jag redan i höstas skulle ha avgått och lämnat plats för en ersättare. Det skulle vara kul om någon av er som läser detta känner att det skulle vara kul att kliva in i styrelse och göra en insats för föreningen. Kontakta Fredrik och Anders så vi kommer vidare med rekryteringsprocessen, det är viktigt för sällskapets framtid.

Den 3 juni har vi vår sedvanliga vårträff i Norrviken, det är ett ypperligt tillfälle att knyta nya kontakter och bevara gamla. Nytt för i år är att vi tänkt ha en mötesplats på Gotland (Ljugarns hamn), planerar du att segla dit så maila oss så vi vet hur många det blir.

Önskar er alla en fin segelsommar, segla lugnt.

Ni är alltid välkomna att skriva till oss på maila: laurinkostersallskapet@gmail.com

Ordförande
Håkan Lundgren

Till salu!

Tobias Eui Young Mattsson säljer sin L32, Kostra i augusti. Vet ni någon som letar en oceanklar båt av kostertyp så får ni gärna tipsa dem om Kostra.

L32 i Loftahammar.

min far Rolf köpte den i Helsingör (Danmark) 2005 och seglade hem den till Loftahammar där den har varit flitigt använd i Östersjön. Den är i bra bruksskick och under lite tillbyggnad, (ett väderskydd där man går in.) Den har en extra motor (Yamar12Hp) och en rad segel och dynor mm.

Vi tänker oss 100000kr eller högstbjudande. En snabb försäljning och att den går till någon som har intresse för denna typen av båt ser vi positivt på och helst säljer till.

Gustav Lind

gustav.lind@saabgroup.com



Kalendarium 2023

Sommarträff 3 Juni

Norrviken traditionsenligt

Tanken är att även ha en träff på Gotland i år, mer information kommer via mail till våra Gotländska medlemmar. Är du intresserad, maila till laurinkostersallskapet@gmail.com.

Höstträff 2 September

Finnhamn/Ljugarns Hamn, Gotland

Årsmöte 18 November

Södergården, Stockholm

LAURINKOSTERSÄLLSKAPET

Ordförande: Håkan Lundgren, 073-640 61 38

Kassör: Zimon Willén, 073-838 79 73, plusgiro 468 35 75-7

Sekreterare: Helene Elfstedt, 070-597 12 48

Redaktör: Pelle Lind, 073-805 01 67

Webbredaktör: Anders Green, 070-868 07 45

www.laurinkoster.dinstudio.se

laurinkostersallskapet@gmail.com

Vinterträffen 12/3 13-16

Deltagare: Pelle L, Håkan L, Sven-Olof L, Lars B, Jan o Helene.



Vi träffades på Neglinge pizzeria där vi också beställde in en god lunch av det enklare slaget.

Väl på Saltsjöbadsegel berättade Hasse att han är född i Stockholm och att hans far jobbade som riggare på Neglingevarvet. Själv började han sin bana 1958 i NewYork genom att gå som lärling på det amerikanska bolaget Rats and lats. 1963 startade han och hans bror segel- makeriet som ligger i en sekelskiftesvilla i Neglinge.

Idag är halva planet omgjort till bostad medan Hasse fortsatt är verksam med segelmakeriet i den andra delen. På övre planet hade man tidigare tillverkning av segel till Flying Junior och andra jollar. Sen många år är detta nu bostad.



Hasse berättade gladeligen om processen för att ta fram ett segel.

Viktigt att tänka på vid beställning av segel:

- Vilket material skall det vara sytt i, för och nackdelar med Dacron, Dynema.
- Kolla alltid vilka maxmått (bom, likränna, skotpunkter) du har på din båt då det nästan alltid skiljer sig från båt till båt.
- Tänk igenom vilket segel du vill ha så du kan förmedla det till segelmakare.

Skall seglet vara bra i lätt, medel, stark eller rent av vid hård vind. Många kommer fram till att det skall vara en kompromiss av alla dessa egenskaper.

Det är dessa som sen ligger till avgörande av dataprogrammets val av kurser och djup i seglets former på de utskurna vågorna som sedan sys ihop till ett segel med dina önskade egenskaper.

De gamla segelritningarna som finns från originalritningarna till våra båtar är gjorda utifrån den tidens hållfasthet i material och har inget med ett modernt segel att göra.

De moderna materialen tillåter betydligt bättre möjligheter i en modernare design där du kan rita in buken med hjälp av en dator som sedan ligger till grund för de utskurna våderna. Seglet kan då få just de egenskaper som du önskat.

Dynema är dyrare men otroligt mycket slitstarkare, hållbarare. Numera är dessa material också lika UV-tåliga som Dacron.



Storseglen kan med fördel ha genomgående lator på alla fyra. Reven räcker för de allra flesta att ha två då seglet tål att sträckas och plana ut bättre.

Fall, där har vajer överlägset lägst töjning medan lina av Dynema är tillräckligt bra och betydligt trevligare att jobba med.

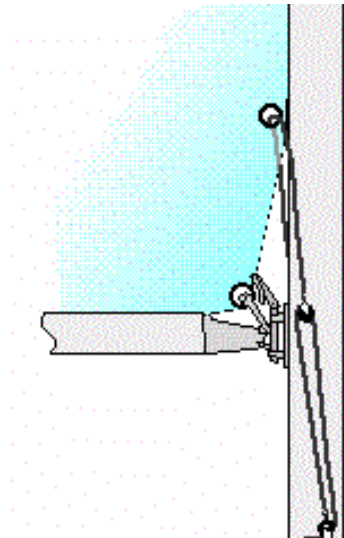
Tänk på att trimma dina segel efter vindförhållandena för att få maximal fart och minimal lovgitighet.

Använd uthal på bommen och justera cunningham efter vinden, släpp och ta hem på ett enkelt sätt genom en bra och enkel lösning.

Summering.

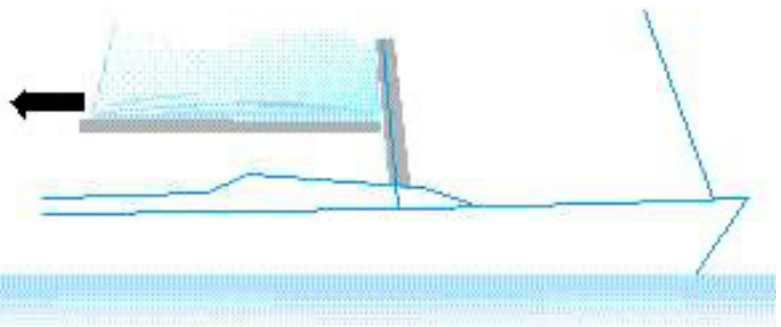
- **Maxmått**
- **Avstånd till urtaget bomfäste-mastskena**
- **Dynema-fall är riktigt bra.**
- **Segel sydda i Dynema är mycket hållbarare men dyrare.**

Trimma för snabbare och komfortablare segling.



Ökar vinden behöver man sträcka ner Cunningham för att skapa ett stramare mastlik.

Det är viktigt att cunningham drar något framåt, annars kan travarna eller liklinan ryckas ur seglet. En utväxlad cunningham är alltid lättare att justera



Man kan sträcka upp uthalet. Detta gör att buken blir mindre och krängningen minskar med större framfart som resultat.

Och tvärt om när vinden minskar så följer man med och släpper på spänningen så buken bibehålls eller ökar något. Ett för hårt sträckt segel ger sämre framfart.

Hur märker jag om mitt segel är utseglat?



Genom att dra fibrerna i sidled ser man om det går tillbaka eller inte.

- Är du intresserad av att delta i föreningsarbetet

Hör av dig till Anders Lundberg & Fredrik Ekström i valberedningen, det är viktigt för sällskapets framtid.

Vad kostar segel till våra båtar?

Vi bad Hasse ta fram några räkneexempel på vad nya segel kostar och vad skillnaden blir mellan Dacron och Dynema. Han har hittat en Dynemaduk från Contender som är lättare och smidigare än den han visade oss och som väger 245 gr.

L 28 med mått P= 9.40 E= 3.41

Storsegel 18.8m2 2 rev 4 gg lattor Cunningham samt märkning & siffror, sys crosscut
Duk Contender 6.46 oz 280 gr. **23.500:-**

Rullgenua 27.8 m2 Med UV duk
Contender 6.46 oz 280 gr. **23.100:-**

Dacron High Low <https://www.contendersailcloth.com/product/fibercon-pro-highlow-aspect-2/>

Storsegel 18.8 m2 2 rev 4 gg lattor Cunningham samt märkning & siffror, Sys Triradiellt.
Duk Contender ZZU 245 Vikt 245 gr **32.800:-**

Rullgenua 27.8 m2 Med UV duk
Duk Contender ZZU 245 Vikt 245 gr **32.400:-**

Contender Sailcloth: ZZ Ultra PE Cruising Laminates

L 32 MK I & L 32 MK III med mått P= 11.74 E= 3.50

Storsegel 25 m2 2 rev 4 gg lattor Cunningham samt märkning & siffror, sys crosscut
Duk Contender 6.46 oz 280gr **28.800:-**

Rullgenua 34 m2 Med UV duk
Contender 6.46 oz 280 gr **25.500:-**

Dacron High Low <https://www.contendersailcloth.com/product/fibercon-pro-highlow-aspect-2/>

Storsegel 25 m2 2 rev 4 gg lattor Cunningham samt märkning & siffror, Sys Triradiellt.
Duk Contender ZZU 245 Vikt 245 gr **40.300:-**

Rullgenua 34m2 Med UV duk, Sys Triradiellt-
Duk Contender ZZU 245 Vikt 245gr **40.200:-**

Contender Sailcloth : ZZ Ultra PE Cruising Laminates



Reservation: Eftersom våra båtar ser olika ut och kan ha olika lösningar eller en annan typ av rigg eller annat bomlik så skicka info eller ring Hasse så skickar han nytt pris detta gäller även utförande lattor travare mm.

Ensamkappseglingen över Atlanten 1976



Lars Wallgren 1976

Här kommer en artikel som ursprungligen publicerades i Svenska Kryssarklubbens årsbok 1977.

Artikeln är här förkortad till att handla om Lars Wallgrens singlehanderkappsegling över Atlanten med hans L28 Swedlady.

“Författaren Kjell Lindqvist är producent av medicinska och vetenskapliga program på Sveriges Radio.

Föreliggande artikel om ensamkappseglingen över Atlanten där en svensk, Lars Wallgren, också deltog, är sannolikt den mest uttömmande som skrivits hittills på något språk.

Kjell redogör inte bara för båtar och besättningar, utrustning och navigationsproblem utan också för de psykiska och fysiska påfrestningar som kan drabba en ensamseglare under dessa förhållanden.

Hans lyckliga kunskapskombination - medicin, vetenskap och segling - bjuder läsaren på en faktasamling av rätt unikt slag.

Tilläggas bör, att Kjell sedan många år själv är en ivrig havs- och långfärdsseglare.”

Vår unge löjtnant

Lars Wallgren blev ende skandinaviske deltagaren i OSTAR 1976. Han trodde att han skulle bli yngste deltagaren, men fransmännen hade en yngre - dom ska ju vara värst inom ensamseglarkonsten.

Lars är 23 år, löjtnant i marinen - idealisk ålder och yrke för ensamsegling över Atlanten. Och idealisk bakgrund, eftersom pappan bygger båtar och Lars därmed fick något rejält att ställa upp med.

Planeringen var exemplarisk och båten färdig i så god tid att Lars hann vänja sig vid den och t o m segla den till Plymouth som kvalificeringsseglats året innan starten och sen vinförvara den där.

Den vakar sjön fint och är mycket kursstabil, om än något lovgirig. Utomordentliga undanvindsegenskaper för spinnaker, som man kan föra med full kontroll i mycket höga vindstyrkor.



Lars Wallgren i sin ombonade L28 efter målgången. Sov helst i förpiken där han låg stadigast bland segelsäckarna. Tilleylampan stod för pålitligaste värmen ombord medan Ge-Hå-värmaren inte trivdes i stormarna lika bra.

Marinen hade lärt honom disciplin och regelbundna vanor samtidigt som utbildningen gett navigationskunnande in i ryggmärgen. Fysiken var det heller inget fel på och kampglädjen fanns där erfarenheten saknades.

L 28:an är en typisk havsbåt, lite väl initialvek och dålig på kryssen, speciellt i kortare sjö, men relativt lättdriven och snabb i förhållande till sin storlek.

Lasses Swedlady var tungt lastad med mat och godis när tävlingsledningen inspekterade för

att ge ett handikapptal. Deras ringa erfarenhet av båttypen gjorde nog att de felbedömde dess egenskaper en smula och gav Lasse ett något gynnsamt handikapp än han egentligen skulle ha haft.

Men i det stora hela gjorde de ett gott arbete med tanke på att de inte hade några mätbrev att gå efter utan bara egen erfarenhet - som inte var ringa.

Men de små båtarna gynnades av handikappberäkningen - helt korrekt.



Hon klarar inte svängen! Fendertar! Bär av! Trimaranen Quest är på väg rakt mot Swedlady. Farten är för låg för att hon skall styra bra men för hög att kollidera med. Och det är kollision på gång nu -

Det är i Newports hamn efter Atlantseglingen, vid Goat Island, där alla ensamsegelarbåtar ligger.

54-fots trimaranen skall avgå mot England. John de Trafford har mönstrat på en besättning som tänker göra en "show off".

Visa sig duktiga och segla den klumpiga 18-meters båten elegant ur hamnen när alla ser på.

Men här är det inte så skickliga seglare ombord. I iver att glänsa gör man flera felbedömningar. Både av vindriktning, vindstyrka och båtens manöverförmåga.

Snart händer det oundvikliga. Jag står med tjockaste fenderten för att sätta emellan när det smäller. Men Quest fås att lova upp lite och passerar Swedlady med nån meter men brakar i stället in i David Palmers framgångsrika 35 fots trimaran FT (trea totalt i Jesterklassen).

I tidvattenbassängen i Plymouth samlades ca 120 båtar före starten den 5:e juni. Båtarna låg i klasar och det var ett ständigt klivande och lastande. Sällan har så många individualister samlats på en enda plats. Båten med den breda akterspegeln tv. med sprayhood är Angus Primroses 33-fotare som sen kapsejsade och mastade av. Närmaste båten "L'impayab/e" bra namn för en ensamseglares hem och tävlingsredskap - "Den obetalbara".

Styrbordspontonen tar emot första stöten. Quest klättrar upp på denna och drar med sig ett backstag som slits loss. Det knakar, brakar och böjs. Quest kommer loss.

Man bär av och seglar i väg utan min att se efter vad som hänt med den obemannade FT. Palmer är tillbaka i England och har lämnat FT till försäljning.

Sjömanskap

Jag mår riktigt illa av det dåliga sjömanskap som visas. Min tro på ensamseglares sjömanskap har fått en rejäl törn. Det hela är över inom loppet av nån minut.



När jag inspekterar skadorna tillsammans med en ingenjör som specialiserat sig på vindroder, förvånas vi av hur lite som syns på ytan. Trots att vi sett pontonen böjas kraftigt och knaka rejält finns inga direkta krosskador, bara små fina sprickor i ytlaminatet. Kanske var de t.o.m där före kollisionen. Vi börjar nästan tvivla på vad vi sett minuterna innan. Bara det losslitna bakstaget med sitt be slag bär vittne om kraftigt påfrestning.

Lasse Wallgren är lite skakad - i andanom såg han sin båt spetsad på Quests vassa stäv och allt krångel med ersättning, försäkringsbolag, reparationer, dröjsmål. Sämt som alla förlorar på - hur oskyldig man än är. Men nu är det plötsliga hotet över.

Vi står och kommenterar ”dom tokiga djävlar-na”, samtidigt som vi fått bevis för hur starkt och flexibelt ett modernt laminat är. FT flöt ju!

Swedladys utrustning

Utöver normal standardutrustning hade Lasse ett vindroder av märke Windpilot, en stark och pålitlig konstruktion, om än inte så effektivt i lättare vindar.

Sextant, kronometer och en Sailorra diomot-tagare/pejl.

Två ordinära loggar som inte var så exakta och av ointressanta fabrikat. Sextanten var hans huvudinstrument, som gav positionen och radion tidsignaler för kontroll av kronometern.

Seglen var specialsydda av Syversen och såg ut som nya när han kom till Newport.

De kan om de vill, segelmakarna!

Riggen av Selden såg också perfekt ut till skillnad från många andra deltagare, som hade korrosionsangrepp och rostutlösningar.

Lars Wallgren på väg in mot marinan på Goat Island i Newports hamn. Där får se dan deltagarna ligga gratis en vecka efter målgången. Alla förvånades över det fina skick Swedlady befann sig i efter atlantseglatsen.

Detsamma gäller för beslag och båt i övrigt. Fin reklam för svenskt kvalitetsbåt bygge.

Motorn, Volvo-Pentas diesel, den nya, hade dock gett upp ute på Atlanten, men gick efter diverse övertalning och startgas knep att få igång igen i Newport.

Antagligen är båtens huvudmotor inte lämplig för enbart batteriladdning, efter som den får gå med för lite belastning och varvtal för att hållas helt ren.

Dieselbränsle är inte någon ren produkt, utan kräver god förbränning för att inte sota ner. Lasse menade också att man borde ha med sig ett särskilt laddningsaggregat, typ Honda, (som många hade), för att få den ström som behövs för lyse och lanternor.

Följden av strömbrist blir att lanternorna inte används. Med ett laddaggregat ha de han också kunnat ha en autopilot när vinden var svag och vindrodret bara slog i dyningen.

Sen saknade han starkt en sprayhood när stormarna slog till. Vatten rök ’in ge nom kajutluckan och det blev mycket fuktigt ombord.

Ge-Hå värmaren fungerade heller inte i oväder, mest på grund av skorstens konstruktionen, varför det blev väl kallt ibland. Detta om det materiella.

På den lekamliga fronten rådde stor harmoni och välmåga. Massor med frukt och grönsaker, som inhandlades genant billigt i Plymouth.



Och godis i massor som verkligen gick åt. Det är ett enkelt och gott energitillskott utan matlagingsbesvär.

Detsamma gällde för kex och annan torrskaffning. Lasse sysslade mycket med matlagningen och glädde sig åt de läcker heter han tagit med extra. Men mat- och drycklagret hade räckt till en returreesa också om så krävts.

En vanlig felbedömning hos de som långseglar för första gången är att ta med för mycket proviant.

Bertil Enbom som seglade sig till en hedrande 2:a placering i 1968 års OSTAR berättade, att han också hade proviant kvar för flera månader när han steg i land i Newport.

I matlagningssammanhanget ska nämnas att Lasses Primuskök av senaste snabbtändningsmodell, inte gjorde honom lycklig.

Det svarta taket ovanför köket styrkte hans vittnesmål om detta och han satsar på gasol nästa gång. En rundfrågning bland atlantseglarna bekräftade att gasolen hade de flesta nöjda skepparna, trots problemen med flaskbyten och att hitta rätta fattningar och förskruvningar. Skall man ha fotogenkök kan man lika gärna ha den äldre typen med spritstart - den ger inte fler problem än de nya snabbköken, men har färre felställen.

Men gasol är renare, snabbare och varmare, vilket betyder mycket för bekväm ligheten ombord.

Jag tror inte heller att Lars hade placerat sig bättre med någon annan båt. En modem IOR-båt hade nog gett honom något snabbare överfart i dagar räknat eftersom de är bättre kryssbåtar och kryssen dominerade tävlingen men handikappet hade blivit sämre och därmed också totalplaceringen.

Båtar mellan 10-12 meters längd var de vanligaste. Där ligger nog också idealstorleken för ensamseglare. Sjörorelserna blir inte så häftiga och segelmassan är inte större än att den klaras även under hårda förhållanden.

Lars Wallgren är inte någon typisk långfärdsseglare. Han medger också att han långa stunder längtade hem och efter sin fästmö.

För honom var OSTAR-76 mera en utmaning och ett äventyr. En fin erfarenhet tidigt i livet som kan betyda att kommande svårigheter inte förefaller så svåra och oöverstigliga.

Berömmelsen ger också en fin start i framtida yrkesval, vare sig det blir en fortsatt militär bana eller civil verksamhet.

Synd att transportkostnaderna över Atlanten idag blivit så höga att han inte kunde ta med sig Swedlady tillbaka hem.

Mer än 10 tusen kronor för en återtransport är i saftigaste laget, varför Lars lämnade båten i New York till försäljning. Tyvärr i ett ganska dåligt konjunkturläge även om just långkölade båtar hade annars blivit en fin påminnelse om Lars atlantfärd i varje hamn där den dykt upp - i USA blir den mera anonym.

Lars Wallgren kom som 40:e båt i mål, men hamnade på 14:e plats totalt, räknat ur handikappsynpunkt.

Läs gärna hela artikeln
i Svenska Kryssarklubbens årsbok 1977

eller 1958: "Lottbåten 1956 = 1958"
av Lennart Brunnhage som beskriver Laurinkostern.

1978: "Med Aneto till Färöarna av Olof Hansson".

1983: "Bland seglarprofiler och båtkonstruktörer"
av Sonja Herlin om Arvid Laurins konstruktioner.

1984: "Minnen från 24-timmarsseglingar med en L28"
av Göte Assmundsson

Med Miss My jorden runt

Etapp 27: Turkiet och Grekland 1988

Kos-Bodrum



Det är nu i slutet av juni 1988 och två månader har förflutit sedan Miss My lämnades på Kos – under överseende av fiskaren Kotis Manolis. Under tiden har jag varit hemma och hunnit träffa alla familjemedlemmar och goda vänner, som varit intresserade av det gångna årets äventyrligheter tillsammans med Olof.

Birgit har ju varit tillbaka på sitt ”gamla” jobb på Jordbruksdepartementet och sparat ihop till ett antal semesterdagar, som nu skall förbrukas nere i Medelhavet.

Söndag 26 juni. Birgit och jag flyger med Balkan Air via Sofia till Aten – och övernattar på Hotel Anemonia i Pireus. Ett lämpligt ställe för övernattnings eftersom vi tar färjan från Pireus på måndag kväll. Vi har en ”sovhytt” – men det känns inte helt säkert att bara lägga sig för att sova. Det är stökigt – och hyttvärden går inte att låsa. Hur som helst får vi lite vila – och på tisdagen återser vi gamla Miss My i Kos hamn. Hos ser smutsig ut – men är i övrigt pigg och kry.

Jag träffar Kotis, som skött sin övervakningsuppgift till full belåtenhet. Han får en lämplig pekuniär ersättning – men mest uppskattar han en rejäl svensk slidkniv, som han får som present.

Så vidtar städning samt montering av en ny gasolspis, som vi medfört hemifrån. Det skall bli skönt att slippa det sotande fotogenköket, som hängt med ända sedan Miss My var ny.

Jag hade räknat med att använda tvåliters gasflaskor – men det visar sig vara omöjligt att få tag på här. Jag hittar så småningom en person som säljer butangas – men ”minstingen” är på tio liter. Det blir alltså en sådan, som väl bör räcka hela sommaren. Jag måste emellertid säga upp ett stort hål under sittbrunnssitsen för att få ner flaskan på plats.

Nästkommande två dagar blir det fortsatt pyssel ombord. Jag provar radion, men har inte haft tid att montera in en ny kondensator. Det går ändå hyfsat – även om mottagningen låter lite illa. Börje hänger med från Bålsta varje dag – han rapporterar att han har ”cirkus Thaulow” hemma, så han behöver kanske koppla av lite emellanåt... Det var ganska kallt när vi for från Stockholm – men här är det varmt, cirka 35° på dagarna.

Jag talar med en österrikisk ensamseglare och konstnär, som heter Peter Travnicek. Han rekommenderar oss att lägga upp båten för vintern på ön Patmos, där han själv övervintrar. Kontaktställe: Agria Livadi. Vi skall undersöka flera alternativ, så får se vad det kan bli.

Både Rhodos och Kos tillhör ögruppen Dodekaneserna – eller Tolvöarna – och ligger i en halvmånformad kedja nära den turkiska kusten i söder. De flesta av grekerna utmed kusten har en våldsam historia bakom sig och har sedan årtusenden tillbaka i omgångar

besatts av romare, korsriddare, turkar, fransmän med flera. Området stod under italiensk överhöghet ända fram till andra världskriget. Närheten till grannen i öster är påtaglig – en viss spänning finns trots att både Grekland och Turkiet ingår i NATO. Jag kommer till exempel att tänka på när Alu Baba kom in till Kos för ett par månader sedan. De hade gjort ett kort besök i Bodrum och glömde att ta ner den turkiska gästflaggan före ankomstgen. Carl-Mikael blev kvarhållen hos passpolisen några timmar innan hans förklaring godtogs.

Vi beslutar oss för att gå över till Bodrum i Turkiet på fredag – ett kort skutt på 12 sjömil. Vädret är ännu fint. Lite längre fram på sommaren kommer en nordvind igång här på Egeiska Havet, som kallas meltemi. Den är oftast förenad med soligt väder, men kan vara ganska ilsken och håller i sig några dagar i taget. Vi klarerar ut på torsdag eftermiddag.

Bodrum-Asin Liman

Fredag 1 juli. Vi ankrar i skitigt hamnvatten utanför den flotta marinan i Bodrum strax efter lunchtid. Det är några myndigheter att springa till, men inklareringen går smidigt. Jag får ”köpa” en transitlogg till ett pris av cirka 85:-SEK. Att ankra är gratis och att ligga vid kaj kostar 55:- SEK/dygn.

Jag tar iland vår gummijolle, som läcker in vatten och gör ett försök att laga den. En engelsman passerar förbi på bryggan. Han stannar till ett ögonblick och konstaterar: ”More hope than expectation”. Det stämmer ganska bra – för den blir inte tät. Jag får göra en ny ansats en annan dag...

Bodrum har en lång och innehållsrik antik historia. Dess antika namn var Halikarnassos och den första kända bebyggelsen fanns på den lilla klippö, där områdets mest framträdande byggnad – St. Peterborgen - finns. En gång fanns i Halikarnassos ett av antikens sju underverk, kung Mausolus gravbyggnad. Denne kung dog år 353 f Kr och hans hustru lät uppföra den byggnad, som är ursprunget



utanför den flotta marinan i Bodrum strax efter lunchtid. Det är några myndigheter att springa till, men inklareringen går

smidigt. Jag får ”köpa” en transitlogg till ett pris av cirka 85:-SEK. Att ankra är gratis och att ligga vid kaj kostar 55:- SEK/dygn.

Jag tar iland vår gummijolle, som läcker in vatten och gör ett försök att laga den. En engelsman passerar förbi på bryggan. Han stannar till ett ögonblick och konstaterar: ”More hope than expectation”. Det stämmer ganska bra – för den blir inte tät. Jag får göra en ny ansats en annan dag...

Bodrum har en lång och innehållsrik antik historia. Dess antika namn var Halikarnassos och den första kända bebyggelsen fanns på den lilla klippö, där områdets mest framträdande byggnad – St. Peterborgen - finns. En gång fanns i Halikarnassos ett av antikens sju underverk, kung Mausolus gravbyggnad. Denne kung dog år 353 f Kr och hans hustru lät uppföra den byggnad, som är ursprunget



Kung Mausolus gravbyggnad (rekr)

till ordet ”mausoleum”. Byggnaden bedöms ha varit fyrkantig och mer än 50 meter hög. Den förstördes under medeltiden – bl a använde St. John's korsriddare sten därifrån till att uppföra St. Peterborgen under 14-hundratalet.

I Bodrum finns massor av inhemska båtar, som går på dagcharter. Priset för en tur, som inkluderar lunch, är endast cirka 40:- SEK. Vi går omkring och beundrar de fina turkiska träbåtarna - rena konsthantverken. De är grundgående och kanske mest ”vackertvådersbåtar”. Jag talar med en svensk, Peter Bournemus, som jobbar på båten ”Sheherazade”. Han rekommenderar Kusadasi som lämplig vinteruppläggningsplats.

Söndag 3 juli. Vi tänker oss en tidig utklarering – men hamnkaptenen öppnar inte förrän klockan nio, så det blir lite senare än avsett. Det är ju söndag, som också innebär att det är extra dyrt med klareringen. Det kostar 30.000 ”pengar”, 140:- SEK, att ”komma loss”.

Vi kommer iväg klockan 10.45 och går västerut mot Aspat, som ligger vid en vik innanför udden mitt emot Kos. Det är en lätt tur på 8 sjömil. Vid Aspat är vattnet rent och med en skön badtemperatur.

Måndag 4 juli. Vi kommer iväg klockan 08.15. Det är en fin dag med svag vind, som efter hand vrider emot utmed kusten norrut. Vi passerar åter nära Kos. Jag har bra ”QSO” med Börje, men Len och Pelle hörs inte av. Hemma är det 18° och åskväder.

Vi kan segla en stund, men motorn kommer till användning då vi girar nordost mot Farilya, som vi utsett till dagens mål. Vi kommer fram 14.45 – efter en dagstur på 20 sjömil - och har vissa problem att få ankaret att fästa i sjögräset. En ung grabb, Chaddi, hjälper oss att göra fast i en bojtamp. Han visar oss också till en källa, där vi kan hämta friskt vatten. Ytterligare en kompis, Umut, dyker upp och hjälper till med vattentransporten.

Farilya är en trevlig ”håla” – men även här börjar turismen göra insteg. Mängder av hotellbyggnader växer upp utmed kusterna.

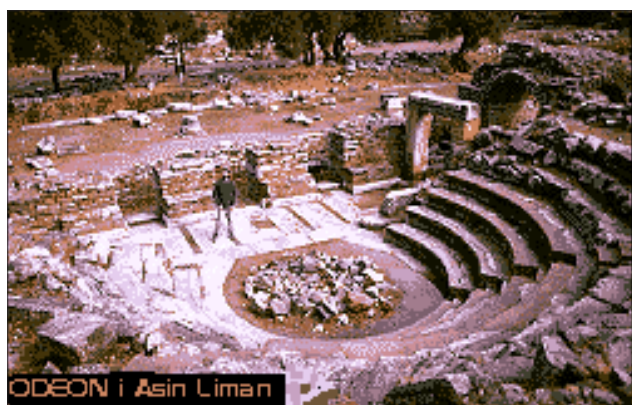
Så går vi in i byn för att handla lite och äter sedan middag i en liten krog nere vid hamnen. Gott och billigt. Vi lyssnar på Sveriges Radio – huvudnyheten är att Stefan Edberg klätt Boris Becker i Wimbledonfinalen!

Tisdag 5 juli. Dagsetappen har diskuterats. Vi funderade på att gå till Güllük, som ligger på östra sidan av inre delen av Asin Körfezi. Efter avgång vid åttatiden ändrar vi målet och går till Asin Liman – eller den gamla antika hamnen Iassos.

Inloppet till den välskyddade hamnen är trång – en sjunken vågbrytare sticker ut från



västra stranden och det är endast en smal passage mellan denna och ett gammalt bysantinskt torn ett stycke ut i vattnet på andra sidan. Vi ser lämningar av fort och annan antik bebyggelse när vi går in i hamnen vid lunchtid efter en etapp på 16 sjömil. Här finns också rester av en romersk amfiteater uppe i en olivlund öster om byn.



Det är en mycket het dag. Vi badar flera gånger för att få svalka – och jag får ont i öronen efter doppen.

Jag sätter in den nya kondensatorn i radions likriktare. Den är trögstartad – men efter några försök verkar den komma igång. Den heta vinden från bergen i norr fortsätter under natten. Jag tror det är den varmaste natten på hela resan hittills.

Asin Liman-Kusadasi

Onsdag 6 juli.

Tidigt morgon-QSO, där alla "gubbarna" är med. Radion låter bra igen, så reparationen blev tydligen lyckad. Klockan 07.40 fortsätter vi färden norrut – och hoppas på en "långkörare" upp till Port St

Paul på udden mitt emot grekiska Samos.. Det är lättnavigerat här utmed den höga kusten med djupt vatten mestadels nära in mot land. På dagen kommer en kraftig nordvind igång – det är troligen den omtalade meltemin. Vi avbryter den avsedda färden och går med revad stor och fock in till Cukurcuk, som ligger strax öster om udden med fyren Tecagac. Vi kommer fram vid 13-tiden och ankrar över tre meters sandbotten. Dagsetappen blir 21 sjömil.

Vi hör att värmeböljan kräver offer i Aten. För oss är det skönt med svalkande bad. Mindre skönt är att en massa flugor invaderar båten.



Torsdag 7 juli. Vi daghoppar vidare – idag är det tänkt att bli till Dip Burnu- på samma udde som Port St Paul - en sträcka på 24 sjömil. Starten blir tidig – iväg redan 04.45. En kvarts måne hänger över Turkiet och vinden har lagt sig till ro. Det var nog ingen riktig meltemi i går.

Vi rundar Tecogac – och går sedan en lång sträcka upp mot sundet sydost om Samos. Det är motorsegling större delen av den sträckan. Så går vi in till Dip Burnu och ankrar bredvid ett par mindre fiskebåtar. Vi gör en byteshandel – fisk mot cigarettändare.

Inne i bukten finns en militär postering – och vi jollar in dit för att bunkra vatten. Det får vi också, men det tas från ett ynka litet flöde, så det blir inte mycket. På kvällen kommer fiskarekillarna och överlämnar tre fiskar – små visserligen, men en fin gest.



Nästa anhalt blir Kusadasi, där vi avser stanna några dagar. Tidig start som vanligt för att utnyttja morgonsvalkan. De 18 sjömil avverkas snabbt och vi stannar till en stund utanför Kusadasi för att köra "morgonpasset" med gubbarna hemmavid samt förbereda "landning" i den stora marinan.

Vi hyr kajplats för fyra dygn – 170 SKR

Miss My är i starkt behov av en "underreds-behandling", så vi bokar en upptagning på måndag. Det är ganska dyrt – en svensk tusenlapp för upp- och nertagning samt botten-spolning. Dessutom antifouling, som kostar 400:-. För övrigt gäller att ta det lugnt – termometern visar 43°. Lördagen är fortfarande mycket het, men vi tar ändå en tur inåt stan för lite inköp.

Söndag 10 juli. Vi har bokat en busstur till Pamukkale – ett egenartat område cirka 150 kilometer österut från Kusadasi. Det blir en jobbig tur, men visar sig väl värd besväret. I Pamukkale, som på turkiska betyder "bomullsslottet", finns märkliga naturformationer. De är visserligen vita, men förvisso inte gjorda av bomull.



Marken är vulkanisk och varma kalkbemängda källor låter sitt vatten sakta utöver bergssidan och det bildas terrasser av kalkstensklippor. På avstånd ser det ut som vattenfall. Bland klipporna har bildats små bassänger med badvarmt vatten. Vi badar och äter sedan lunch vid resmålet. Birgit roar sig med att mata några kameler med halvättna meloner. Det ser lustigt ut när de tuggar....

Måndag 11 juli. Den beställda upptagningen sker framåt lunchtid. Vi får hjälp med botten-tvätten, som sker med "jetspruta". Jag botten-målar och försöker laga log-givaren. En ny propeller och hållare monteras men vajern är skadad och gå inte in i propelleruttaget. Vi övernattar ombord på land.



Kusadasi-Samos-Patmos

Det är tisdag 12 juli och vi har för avsikt att gå tillbaka till Grekland. Dagens mål är Pythagorion på sydsidan av Samos, som tillhör ögruppen Östra Sporaderna – endast 19 sjömil bort. Men först måste vi ju få Miss My i sjön igen. Den utlovade sjösättningen dröjer. "Kranmannen" behagar anlända vid 12-tiden och skutan kommer i vattnet. Så följer en jolletur runt hamnen till hamnkaptens, passpolis och tull. Klockan 13.45 är vi klara för avgång.

Vi möts först av en svag nordvind, som efter en timma vrider mot nordväst och ökar. Vi har gummijollen på släp – eftersom vindökningen

inte var förväntad. Jollen börjar ta in vatten och det blir ett slit att få den upp på däck. Vi lyckas – i tid innan vinden ökar till kuling och sjön blir grov. Jag försöker reva storen – men misslyckas och tar ner den helt. Det går friskt undan för enbart fock i halvvinden.

Samos är den ö som ligger närmast Turkiet. Den ser grön och vacker ut – pinjeskogen sträcker sig utmed sluttningarna ner mot havet. Pythagorion har fått sitt namn efter filosofen och matematikern Pythagoras – han med hypotenusan och kateterna – som levde på Samos på 500-talet f Kr.

Pythagorion har en lång pirarm på västra sidan av hamnen – och innanför denna en välskyddad hamn. Klockan är 18.15 när vi är framme i hamnen och blir vänligt bemötta av hamnkaptenen. Passpolisen är dock anträffbar först klockan 21.00, så det blir sen inklarering. Eftersom vi kommer från Turkiet måste vi köpa en ny "transitlog" till en kostnad motsvarande cirka 85:- SEK. (Vi har inte glömt ta ner den turkiska gästflaggan!)



Stormbyar rasar ner över hamnen emellanåt under kvällen – men vi ligger säkert vid kaj. Vi går in till Hotel Fillis och efterhör eventuellt meddelande från dotter Maria, som bor eller har bott här. På receptionen talas enbart grekiska, så det blir dåligt med informationen. Hon bor uppenbarligen inte kvar nu.

Dagen är blåsig – kanske är det nu meltemi som kommit igång. En del proviantering finns på dagsprogrammet Försök till radiokontakt med Sverige misslyckas.

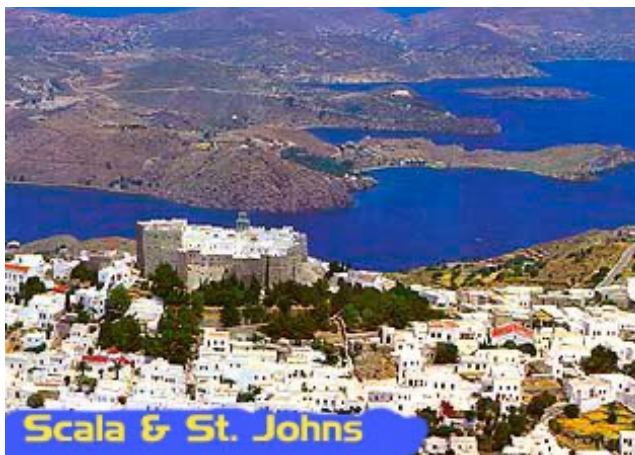
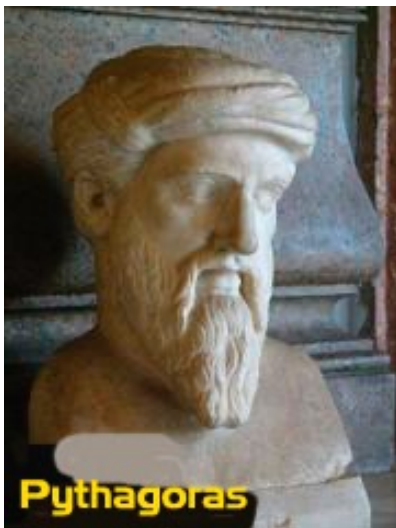
Det är idag precis tre år sedan vi startade vår tur från Lidingö. Vi firar det lite anspråkslöst med middag "ute". Det är inte lång väg att gå – "krogen" ligger tvärs över gatan från vår kajplats.

Turismen är livlig på Samos – men vi finner ingen anledning att nu stanna länge, så vi klarerar ut redan på torsdagen och kastar loss klockan 08.15 med siktet inställt på ön Patmos, som ligger sydväst ut i Dodekaneserna. Distansen dit är 30 sjömil och vi har fin seglingsvind större delen av den sträckan.

Jag får radiokontakt med Len. Han hörs svagt men jag hör att han har duggregn i Hultsfred.

Vi går mot Scala, som ligger mitt på Patmos östkust. Vinden ökar igen och vi går sista sträckan med enbart dubbelrevad stor. Jag har dåligt med hamnbeskrivning för platsen – men det är lätt att hitta in. Havet sträcker sig som en liten fjord in mot den välskyddade hamnen och vi hittar ett "hål" där vi kan gå in med fören mot kajen. Det blir "inklarering" igen – men ingen hamnavgift avkrävs. Platsen verkar mysig och domineras av klostret "St. John's Monastery" uppe på en höjd i bakgrunden.

Det är fredagen 15 juli – och vi hyr en vespa för en tur runt ön. Först styr vi till Agria Livado – en bukt några kilometer norr om Scala. Här hittar vi så småningom huset där



Peter Travnicek bor. Peter är österrikaren som vi träffade på Kos och som rekommenderade Patmos för vinteruppläggning. Han är tyvärr inte hemma när vi kommer – men i samma hus träffar vi två svenskar – Sten och Iris Gustavsson från Vadstena. Vi har än så länge inte sett någon lämplig uppläggningsplats för Miss My här på Patmos.

Vi åker tillbaka till båten för att byta till kjol och långbyxor – för att vara lämpligt klädda för ett besök i klostret St. Johns. Ett "levande" kloster som byggdes omkring 1070 – och med en vidunderlig utsikt över ön och havet. Vi får punktering på hemvägen – som tur är blir det endast någon kilometers promenad.

Meltemin verkar spak idag, så vi beslutar oss för att avgå mot Mykonos. Vi äter en "burgermiddag" nere vid kajen innan vi kastar loss klockan 17.30. Vi går norr om Patmos och kan sedan segla på en bog rakt västerut.

Patmos-Mykonos

Natten till lördag 16 juli – och vi nattseglar i avtagande vind. Efter klockan sex på morgonen har vi den svaga vinden rakt emot, så det blir motorgång till 11.45, då vi går in till Ornos-viken på Mykonos sydsida – 67 sjömil från Patmos. Det är trångt – fullt med segelbåtar plus en del småbåtar och vattenskidåkare. Vi ankrar om tre gånger innan vi ligger hyfsat på plats. Det är en vindstilla het dag – och vi badar från båten. Vi ser massor av turister inne på stranden – och föredrar att stanna kvar ombord.

Söndag morgon beslutar vi oss för att gå de 8 sjömil ner till den lilla ön Delos. Det är stiltje och mycket varmt. Efter en timma stannar vi motorn och tar ett svalkande bad. Jag försöker en radiokontakt till Sverige – men tydligen är ingen hemma.

Den lilla hamnen på Delos ligger på öns



västsida. Vi ser att det är trångt därinne – flera kryssningsfartyg och en massa turister. Vi ankrar i utkanten av hamnen, då vi ser att andra segelbåtar blir avvisade. På eftermiddagen, då turistbåtarna gett sig av går vi in mot den lilla kajen. En "gubbe" på land visar med hotfulla åtbörder att vi inte får lägga till – och tydligen heller inte ankra i viken utanför. Vi går dock tillbaka och ankrar på förra platsen. Meltemin vaknar till liv och vi börjar dragga – botten är täckt av sjögräs och



ger dåligt ankarfäste. Vi drar upp kroken och går en sjömil söderut och ankrar i en skyddad vik. Vi badar och äter och avvaktar att vinden skall avta. Vi vill gärna ta en promenad inåt ön men inte lämna Miss My eftersom risken för draggning är stor även här.

Delos var navet i "Cykladernas hjul" under antiken och var enligt den grekiska mytologin födelseplats för Apollo och Artemis. Ön vimlar av gamla "heliga" platser med fornlämningar. Under antiken lär det ha funnits 25 000 människor på ön – vilket för oss verkar obegripligt eftersom det man nu ser är en karg och i det närmaste obebodd plats.

På måndagen har vinden ökat i stället för att avta och vi måste avstå från landstigning på Delos. Vi går tillbaka de sex sjömil norrut upp till Mykonos stad i gropig motsjö. Det är trångt och skvalpigt i hamnen, men vi hittar en plats mot kajen. Vinden ökar till kuling frampå dagen och luften är bemängd med sand.

En stor chartrad båt med tysk – och synbarligen otränad – besättning kommer in och ställer till oreda. I sin iver att hitta plats rycker de loss ett antal ankarlinor utmed vår kaj sida. Vi klarar oss relativt väl – vi har kvar ankaret och lägger ut det igen med hjälp av gummijollen.

Mykonos verkar vara en trevlig plats – och är givetvis översållad av turister. Vi talar med flera svenskar på chartrade båtar. Sedan vi tankat 140 liter vatten uppsöker vi en av de många restaurangerna vid hamnen för en bit mat.



Väderkvarnar Mykonos

Tisdag 19 juli. Blåsvädet fortsätter. Vi gör en bussutflykt till Kalafatis – en turistort på östra sedan av ön. Återkomna till Miss My finner vi att dyningen ökat oroväckande inne i hamnen. Det blir faktiskt obehagligt när ankaret börjar dragga. Vi beslutar göra ett försök att ankra om. Kommer loss efter visst besvär – men det verkar inte speciellt lockande att gå in mot kajen igen. Vi väljer alltså att sticka ut och gå

ner till den mera skyddade viken vid Ornos igen. Det är 4,5 sjömil ner, så turen är snabbt avklarad i medvinden.

Jag har en något knackig radiokontakt med Len. Vinden avtar något mot kvällen. Hur som helst har vi en lugn natt.

Mykonos-Siros-Kea-Sounion

Onsdag 20 juli. Meltemin envisas med att blåsa hårt. Vi väljer ändå att gå vidare klockan 08.00 – mot Siros, som ligger cirka 20 sjömil västerut. Det blir dubbelrevad stor och kryssflock – men vi märker att det varit bekvämare med stormflocken. Åtminstone på benet nordväst upp förbi Delos och Rinia. Sista delen upp fick vi lov att ta till motorhjälp för att komma runt. Väl förbi nordudden på Rinia får vi nära halvvind – det blir god fart och mycket skvättande bort mot Siros.

Vi kommer in i den stora hamnen i Ermoupolis klockan 12.30. Här finns gott om plats och det ges bra vindskydd. Svall kommer emellertid in och Miss My gungar ordentligt. En annan svensk – Magnus Huss från Sundsvall



Birgit på Siros strand

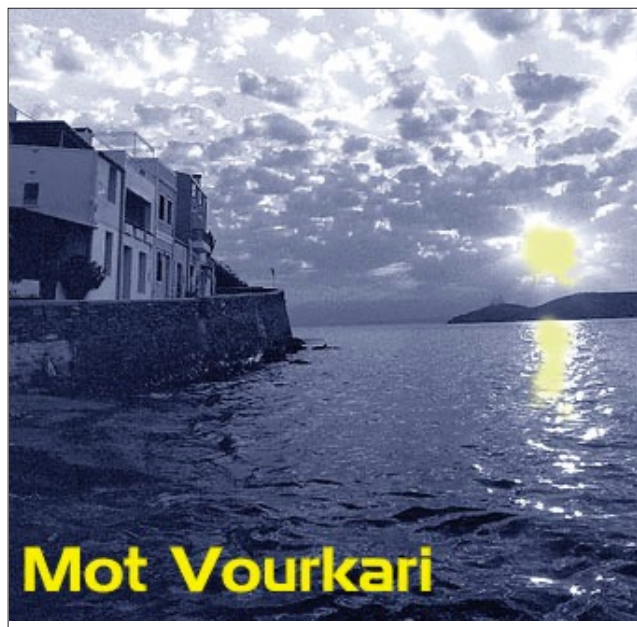
med två besättningsmän – kommer in med sin Amigo 27 "Mariga". Han rekommenderat Split som övervintringsställe – men är själv på väg för uppläggning i Kusadasi. För vår del känner vi för att äta fisk – och hittar en lämplig restaurang.

Högtryck över Balkan och lågt över östra Medelhavet är favoritläge för meltemin, som nu brallar i med 6-8 Beaufort (12-20 m/s) dygnet runt. Det innebär att vi väljer att vara inblåsta i Ermoupolis tre dagar. Den tiden utnyttjar vi till bussturer med sightseeing och bad på några olika platser på ön. Bland annat till Finikas på Siros sydvästsida.

Ermoupolis är "huvudstad" i Cykladerna och en gång Greklands viktigaste sjöfartsstad, vilket nu tillhör en svunnen tid. Att större båtar ännu angör staden blir vi varse – det är en kontainerbåt som på lördagen får brand ombord. Det blir en kraftig rökutveckling, som

dock upphör efter någon timma. Miss My får en mindre skada – dock inte i samband med branden utan då en kraftig dyning knuffar in henne mot kajkanten. Jag köper lite polyester och reparerar.

Söndag 24 juli. Jag är uppe tidigt och lyssnar på ”sjörapporten”. Max 10 m/s utlovas. Vi finner det värt ett försök och är klara för avgång klockan 07.30. Dagens mål är Kea – dryga 40 sjömil åt nordväst från Siros. Det blir åter en etapp med växlande vindar – från nära stiltje till 12 m/s. Storen skörrar på eftermiddagen. Den börjar bli medtagen efter åratals av sol och slitage. Vi rundar Keas nordspets, där det plötsligt blir stiltje, och motrar därefter ner till Nicolaos Bay på nordvästsidan av ön. Området var ett fruktat pirattillhåll under medeltiden. Vi går in i och finner en plats i den lilla



hamnen i Vourkari – en liten fiskeby längst inne i viken, som blivit en jetsetplats för ”fint” motorbåtsfolk. Vi känner oss som katter bland hermelinerna – och borde nog ha en helikopter på däck för att vara helt accepterade.

Kea är den ö i Cykladerna som ligger närmast Attika på grekiska fastlandet – endast 16 sjömil utanför sydostspetsen med templet Suonion. Kea har varit bebodd sedan stenåldern och var en rik ö – dock mest berömd för den sk Keanska Lagen. Denna lag tvingade alla öinvånare som blev 70 år gamla att begå självmord genom att dricka malört. Örtan finns ännu på Kea – men lagen lär vara avskaffad. Nu bor här ett par tusen invånare med turism som viktigaste inkomstkälla. Kea är rik på minnen från den grekiska mytologin och antiken.

I den lilla byn träffar vi på Sveriges ambassadör i Grekland. Han heter Hans Colliander och semestrar på ön tillsammans

med fransysk väninna. Vi berättar om våra eskapader och får en del goda råd beträffande fortsatt seglande i Grekland.

Jag lagar segel och vi äter en moussaka på en liten hamnkrog som heter Aristos.

Måndag 25 juli. Vi har egentligen en önskan



om att kunna stanna längre på Kea – men känner att tiden börjar rinna undan. Birgit måste hem till jobbet... Trots att meltemin fortsätter med delvis ”very rough seas” förbereder vi avgång.

Det blir lite strul på morgonen då ett antal båtar skall ut för ett ”race”. Grannbåten får inte upp sitt ankare och de gestikulerar åt oss. Vi kastar loss och går ut från kajen – men det är inte vårt ankare som är i vägen. Omankring och tillbaka in.

Jag kör radio med Börje. Han förbereder sig på att komma ner och avlösa Birgit om några dagar. Därefter får han och jag försöka klara oss på egen hand en tid innan Miss My skall upp för vintervila.

Vi förmiddagsfika innan vi sticker iväg mot Lavrion på Attikas fastland – en etapp på 14 sjömil. Vi rundar den långsmala ön Makronisi och motorkryssar upp till Olympic Marina vid Lavrion. Där blir vi invinkade åt två olika håll men kommer så småningom till kaj. Platsen är utsatt för svall och det rycker kraftigt i förtöjningarna. Vi ser inte många båtgäster – kanske på grund av det i meltemitider utsatta läget. Utanför ligger emellertid hela den grekiska övärlden – en anledning till att ett antal båtcharterföretag har etablerat sig här. Lavrion brukar därför kallas ”porten till Cykladerna”. Marinan har ett stort område för uppläggning – men inte med samma ”finess” som i de turkiska hamnarna. Färskvatten finns på kajen, så vi gottar oss med dusch, tvättar upp en del och fyller vattentanken full.

Den provisoriska segelreparationen från gårdagen håller inte. Det finns ingen reparationsmöjlighet i marinan – så jag försöker med att handsy.

Tisdag 26 juli. Det blåser hårt hela natten så

det blir mycket ryckigt. Vi hade tänkt stanna ytterligare en dag här, men vi ligger illa till. En pållare rycks sönder, så vi beslutar att gå ner till Sounion för att finna en lugn ankarplats. Dessförinnan går jag in till marinakontoret och förhör mig om uppläggning. Priserna är höga – åtta månader skulle gå lös på cirka 7000:- kronor! Den här natten får vi dock ligga gratis.

Vi kastar loss klockan 10.30 och får en 5 sjömils lätt tur i hård medvind ner till Sounion. Uppe på berget vaktar det gamla Poseidontemplet och nere i ankarbukten kommer kraftiga nersvep med kastbyar. Vi ankrar i någorlunda lä och lägger för säkerhets



skull ut två ankare. Vi är inte ensamma – ett 15-tal andra båtar hänger i sina ankarlinor runt omkring.

Jag lagar pållaren. Vi badar och kollar samtidigt ankarna. Konstaterar att de sitter rejält fast mellan stenblock. Vinden avtar något framåt kvällen så vi har en lugn natt ombord.

Vi har tyvärr inte tid att stanna för besök uppe på Sounionklippan – det får anstå till en annan gång. Men vi ger den en hyllning med Hjalmar Gullbergs ord om Kap Sounion:

Lyft som en lyra mot arkipelagen
Skimrar Poseidontempets ruin.
Pelarraden, solskensstvagen,
Spelar den eviga havsmelodin.
Seglande gäst på förbifärden,
Lyssna till marmorlyrans musik!
Full av ruiner finner du världen.
Ingen i skönhet är denna lik.

Sounion-Aegina

Klockan ringer tidigt på onsdagen – det är ännu mörkt. Som vi befarat sitter ankarna fast. Efter frukost – när det börjat ljusna – är det bara att dyka. Cirka 5,5 meter är väl ungefär vad jag klarar. Vi kommer dock loss efter två dyk – och det är riktigt uppfriskande med ett morgondopp.

Klockan 06.15 startar vi mot Kalamakis, där Alimnos Marina finns i närheten av Atens

flygplats. Jag har bra radiokontakt med killarna hemmavid. Börje meddelar att han är klar för start mot Aten imorgon och vi lovar att möta honom på flygplatsen,

Klockan är tolv när vi kommer fram till marinan efter en 22 sjömils etapp. Inloppet är dolt av pirarmarna, men massor av master avslöjar. Vi ”checkar in” – och betalar 21 US\$ för fem dagar. Jag kollar beträffande kostnad för vinteruppläggning här. Det skulle gå lös på cirka 9000:- SEK för åtta månader! Så blir det storrengöring av Miss My. Birgit jobbar hårt. Sedan vi duschat tar vi en promenad i byn Kalamakis och inhandlar lite mat. Så äter vi middag ombord – bacon och bakade bönor. Vi släcker törsten och känner oss mogna för en tidig kojning.

Torsdagen inleds med fortsatt jobb ombord. Varmt! Jag får besked från Pelle att Börje är på väg enligt plan. Vi tar bussen till flygplatsen för att möta honom. Planet landar 15.30 – en halv timma före utsatt tid. Taxi tillbaka till båten – och vi kan ta det lugnt innan vi går ut för att äta middag på kvällen.

På fredagen tar vi buss in till Aten – besöker Apollosresors kontor och Finn på SAS-kontoret. Börje har besvär med exemartade utslag och blånader. Senare på dagen följer jag med honom till en läkare i Kalamakis. Han ordinerar en del salvor och tabletter – det skall bli bra på någon vecka! Dagen avslutas med att Börje bjuder på en god middag.

Värmen fortsätter och lördagen innebär fortsatta underhållsarbeten. Jag tar mig upp i masten för att fixa till topplanteran och sätta ny tejp på antenn- och elkablar.

Vi träffar på en gammal sjökapten i hamnen, som avråder från att låta båten ligga i Kalamakis. Han tipsar om ett litet ”varv” på ön Aegina, där det är både säkrare och betydligt billigare. Vi stämmer träff på ett kafé för att få adressen dit.

Vi går till mötesplatsen på avtalad tid. Vi tar en fika och väntar – ingen ”kapten”! Så vi ger upp och går. Väl ute på gatan kommer ”kaptenen” – han hade något skäl varför han var sen. Hur som helst får vi adressen till Antonis Kanonis på Aegina. Han hade också ringt till Kanonis – och vi är välkomna att ta en titt på hans lilla varv, som finns på öns nordsida.

Birgit fixar en god middag och packar för hemresan imorgon.

Söndag 31 juli. Klockan ringer 04.30. Birgits plan går 07.25 och vi är osäkra om det går att få tag på en taxi så tidigt. Det är dock inga problem, och vi är på flygplatsen i god tid. I kön till incheckning träffar vi plötsligt

på dotter Maria och Håkan. Vi hade missat dem tidigare, trots att vi besökt ett flertal av samma öar. Balkanflyget kom iväg i rätt tid – vi ser det från båten.

Börje har fortfarande ont men verkar dock bättre, så vi beslutar oss för att gå över till Aegina för en koll. Inget att vänta på, så vi är redo att avgå klockan 11.00. Till en början blir det bidevindssegling i svag nordvästvind – och mot slutet motrar vi i stiltje. Vi ankommer till Aegina stad på öns västsida klockan 17.00 – efter en etapp om 20 sjömil. Tilläggningen sker vid "Yacht Club" – som huvudsakligen verkar vara restaurang/taverna. Hamnpolisen verkar måttligt intresserad av oss – men får dock ett papper att fylla i. Det skall återlämnas före avfärd. Vi äter en fiskmiddag på "YC".

På måndagen hyr vi en "motorbike" för en tur runt ön. Först upp till Kavoyropetra, där Antonis Kanonis håller till med sin verksamhet. Han driver tillsammans med sonen Aki ett litet varv, som huvudsakligen jobbar med fiskebåtar men även tar emot ett fåtal fritidsbåtar. Stället verkar visserligen en smula rörigt men Antonis och Aki är trivsamma. De lovar att ta hand om Miss My under åtta månader till en kostnad av cirka 3300:- SEK – inkluderande upptagning och sjösättning. Alltså cirka en tredjedel av kostnaden i Kalamakis. Vi kommer överens om upptagning preliminärt måndag 29 augusti.

Vi fortsätter MC-turen runt Aegina – först till nordostsidan med det gamla templet Aphaia. Därefter till södra delen där det finns en liten hamn i den idylliska fiskebyn Perdika.

Aegina- Poros-Hydra

Tisdag 2 augusti. Nästa anhalt är tänkt att bli ön Poros, som ligger 17 sjömil söderut från Aegina stad. Vi kastar loss klockan 09.20



Poros stad

– men kommer inte långt. Vårt ankare har fastnat i en annan båts kätting. Situationen är inte helt obekant. Det blir dykning igen – nu i det skitiga vattnet i hamnbassängen. Vi kommer loss och har sedan en fin segling med

vind akter om tvärs ner till Poros. Vi passerar Poros stad och fortsätter ner i det smala gattet mellan Poros och halvön Peloponnesos och stannar till för ankring i en vik på sydsidan utanför en mindre badstrand.

Omgivningarna är vackra – det är varmt och vi badar några gånger. Till middag blir det



Hamnen Hydra

nygräddade fläskpannkakor. Ankringsplatsen är välskyddad för vind – men som vanligt rullar dyningen in och gör tillvaron en smula skakig.

Onsdag 3 augusti – och vi fortsätter söderut neråt Hydra. Vi gör rejäl fart i en efter hand friskande nordvästvind. Vi har en utmärkt radiokontakt med Pelle. Börje startar med telegrafi, som han blivit en riktig expert på. Birgit hade ringt och meddelat att hemresan gått bra. Hon hade också hälsningar från Eva-Britt – tidigare gift med sonen Björn – som tillsammans med Peter nu är bosatt i Melbourne.

Vi har en ganska obestämd plan beträffande vart vi skall gå under dagen. En del förråd behöver påfyllning, så vi väljer att gå in i hamnen på Hydra. Det blir en etapp på endast 12 sjömil, men vi finner en bra plats innanför pirarmen. Det verkar vara en intressant plats så vi stannar över till morgondagen.

Efterhand kommer allt fler båtar in och vi blir praktiskt tagen inklämda mellan charterbåtar. Det är varmt så vi törstar mycket – men det är uthärdligt, speciellt om man betänker att det endast var 8° hemma i morse. Vi gör en liten inköpsrunda i staden, som är otäckt turistinriktad – men mysig bakom "hamngatan". Motorfordon är förbjudna och all transport sker genom klövjning med åsnor, mulor och hästar. Det verkar trots allt som om staden behållit sin flerhundraåriga charm. Vinden avtar på eftermiddagen och natten verkar bli lugn.

Torsdag 4 augusti. Efter frukost och en liten provianteringstur lyckas vi trassla oss



ut ur vårt instängda läge. Vi lämnar Hydras hamn i nästan stiltje och går ner mot Cap Kastro längst inne i Hydrabukten. Det verkar ingenting för oss – vi gör en gipp och en sväng för att fortsätta längre västerut. Varmt! Vi duschar med hjälp av hink. Börje har fortsatt hudbesvär, så han får ”specialtillstånd” – väl insmord med vaselin på vissa ställen.

Vi går in norr om ön Spetsai och ankrar i en liten fin vik. En hel eskader med engelsmän ligger också här. En del reparationsarbeten finns alltid som tidsfördriv. Vi blåser upp gummijollen och skruvar fast avbärarlisten på styrbordssidan, där pop-nitningen har släppt. En liten reva i storen behöver också åtgärdas.

”QSO” med Len och Pelle: Inga speciella nyheter.

Spetsai-Sounion

Fredagen kommer med stiltje och vi starar österut och går norr om Hydra utan bestämt dagsmål. Egentligen har vi tänkt oss Sounion, men det är en ganska lång etapp och fordrar en lämpligare seglingsvind. Lite vind blåser visserligen upp från ost frampå förmiddagen och skall enligt prognosen vrida mor norr. Det verkar inte helt bra – och vindprognoserna

har inte stämt särdeles bra på sistone. Vi beslutar oss för att gå upp till Poros igen. Vi går först in och ankrar i en vik norr om staden. Sötvattenpumpen läcker, så det blir mera reparationsarbete.

På kvällen motrar vi in till staden och lägger till vid dess kaj. Platsen är idyllisk men givetvis turistbemängd – dock inte i samma grad som Hydra... Dagsetappen blev 30 sjömil och vi avslutar med en ”utemiddag”. Börje tycker att natten är stimmig...

Lördag 6 augusti. Vi lyssnar på morgonens väderprognos. Nordostvind sex ökande till 10 m/s. Vi litar fortfarande inte på prognosen. Sträckan till Sounion är 30 sjömil – och det är vindstilla, så vi chansar. Först är Börje iland för lite komplettering. Han kommer bli tillbaka med ett isblock – bra att ha eftersom kylan inte funkar.

Klockan är 09.00 när vi lämnar Poros. Lite vind ger segling under en knapp halvtimme – annars är det motorgång hela sträckan över till Sounion.

Det är mycket varm och speciellt besvärligt för Börje, som nu har problem med sår som blöder. Han måste avstå från bad och saltvattendusch. Själv kan jag hinka över mig ☐

havsvatten, som är relativt rent här ett stycke ut från land. Det är annars mycket nerskräpat i havet – särskilt i "turiststråket" neråt Poros och Hydra.

Det är disigt i luften och kusten blir synlig först på nära håll. Vi ankrar norr om tempelklippan klockan 15.30. Vi är iland för att "reka" och hämta vatten, som vi får ta gratis på Hotel Aegeon. På kvällen blir det souvlaki på en taverna vid stranden.

Söndag 7 augusti. Meltemin är igång igen. Vi märker att vi draggar en del, så lägger ut även danforthankaret. Därefter vågar vi oss iland och klättrar upp till Poseidons tempel uppe på krönet.

Många båtar kommer in under eftermiddagen. En av dem trasslar in sig i vår ankarlina men kommer loss utan några skador, Vi fixar middag ombord.

Börje känner sig krasslig – har ont i benen och magen. Vi befarar att det kan vara inre blödningar.

Måndag 8 augusti. Kvar vid Sounion – och det börjar inte bra. Börje kissar blod. Det verkar



så allvarligt att vi skall försöka ordna en flight hem snarast möjligt för att han skall få vård på Akademiska i Uppsala. Pelle kontakter "Ackis" men får ett vagt svar. Finn fixar en plats med SAS. Det går buss varje timma från Sounion till flygplatsen – och Börje åker klockan 13.00. Jag borde ju ha följt med – men det blåser nu så hårt att jag finner det osäkert att lämna båten – och Börje känner sig bra nog att kunna klara sig själv. Det är ju tråkigt för oss båda – vi hade sett fram emot den här seglingsperioden. Jag beslutar mig för att också avbryta och gå upp till Kanonis på Aegina så snart det blir lämplig seglingsvind.

Det lugnar ner sig på kvällen. Jag jollar in till Aegeon och ringer till Birgit. Hon har inget besked om hur det gick med Börjes hemresa. Det blir istället en enkel middag ombord – och därefter en öl och mycket snack tillsammans med fyra norska ungdomar som charterseglar.

Tisdag 9 augusti. På morgonen får jag radiokontakt med Len/ZI. Han kan tala om att Börje kommit hem och blivit inlagd på akuten på "Ackis". Det känns skönt att allt fungerade. Hemma har det blivit sommar igen meddelar Len. Så får jag också "QSO" med Arne i Sydney – ett trevligt "återhörande" – det är nu länge sedan han hördes på kortvågsbandet.

Meltemin har åter lugnat sig – det verkar vara varannandagsväder här. Jag vågar lämna Miss My och tar buss in till Aten för att ordna med hemresan. Det märks att det är högsäsong – ingen plats finns i närtid – men jag får stå på väntelista hos Balkan Air för kommande söndag.

På väg tillbaka till båten blir det bråkigt på bussen. En karl – av vad jag förstår iranier – har någon form av biljett som inte gäller. Han vägrar att betala avgiften. När chauffören först försöker avvisa och sedan kasta av honom blir han våldsam – och biter chauffören! Han blir avhyst med hjälp av några passagerare – och chauffören är inte värre därän än att han kan fortsätta köra.

Tillbaka vid Sounion ringer jag till Kanonis på Aegina och får preliminär tid för upptagning på torsdag. Middag blir det ombord – jag har nu massor av mat som borde förbrukas. Jag förbereder för tidig start imorgon.

Sounion-Aegina

Klockan ringer 04.45 – och jag lyckas kravla mig upp. Det blir precis bidevind för en måttlig nordvind upp mot Aegina. Sjön är gropig, så jag driver på med Yanne. Under morgonens radiokör är Börje med igen liksom Len. Börjes problem hade snabbt rättats till på "Ackis" – det var blodförtunningsmedlet som blivit feldoserat i värmen.



Jag går in till staden och hittar ett "hål" in mot kajen. Klockan är då 14.00 och jag har tillryggalagt 32 sjömil från Sounion. En utgående båt river upp mitt ankare – och någon ombord kastar bara i det igen tvärs över andra ankarlinor. Jag vet inte för vilken gång i ordningen vi råkat ut för liknande beteende

här nere i Grekland. Men det finns hyggliga båtfarare också – en belgare kommer in i samma veva och han fångar upp mitt ankare och lägger ut det på rätt plats.

Besök hos tull och hamnpolis ger ett positivt besked – det skall inte behövas något speciellt tillstånd för uppläggning. Så ringer jag till Kanonis – Aki kommer ner till Miss My i kväll. Det är fortfarande bedövande varmt, så jag tar en siesta och sover oroligt ett par timmar. Aki kommer enligt överenskommelse. Jag bjuder på den lite udda kombinationen nygräddade



pannkakor med corned beef. Vi kommer överens om att försöka med upptagning imorgon klockan 10.00.

Torsdag 11 augusti. Jag mottrar upp till Kavoyropetra och är framme prick klockan tio. Det blir upptagning på direkten. De har ganska primitiva grejor men efter två timmar är Miss My på plats och uppstöttad.

Dagen går för övrigt åt till klargöring för vintervilan – jag bättrar bottenfärg, konserverar motorn, sköljer segel m m. Så hinner jag med ett dopp i det 25-gradiga havsvattnet. Alla verkar trevliga och rejäla, så det ser bra ut.

Fredag 12 augusti. Jag åker med Aki in till ”stan” för att åter besöka tull och hamnpolis.

Aki ordnar med något papper som skall ha ”stamps” till en smärre kostnad. Han gillar inte polisens agerande – tycker de krånglar till det för mycket. Jag tycker det går ganska smidigt, men troligen är det något gammalt groll som ligger bakom. Men i och för sig – nog borde tullen kunna sköta kontroll av vilka fartyg som går in och ut.

Ett samtal till resebyrån ger beskedet att Balkan Air – eller andra ”östbolag” – är fullbelagda hela augusti. De har bokat en plats till Stockholm med SAS på söndag – troligen har Finn ett finger med i spelet. Priset är visserligen 600:- SEK högre än med Balkan, men jag accepterar. Å andra sidan får jag ”rabatt” av Kanonis – några hundralappar lägre kostnad än vad som överenskommits.

Jag kan fortfarande köra radio från båten. Enligt Pelle så ”reagerar” Birgit på priset för SAS-biljetten – men jag är ändå välkommen hem. Börje har tyvärr fortfarande besvär med blödningar, så han skall åter in för en grundligare undersökning.

Miss My är helt klart i behov av en skönhetsbehandling – men puts- och vaxmedel finns tydligen inte på närmare håll än i Pireus, så det får anstå till våren. Batterier och vissa ”värdeföremål” får jag ta in till kontoret för förvaring. Överblivna matvaror överlämnas till Aki – förutom några konserver, som förhoppningsvis håller sig.

Så tillbringar jag sista natten för säsongen i land ombord på Miss My och tar på lördagen färjan till Pireus. Hemresan går som planerat med SAS.

Jag konstaterar att sommarseglingen varit både intressant, jobbig, omväxlande, strulig, het och kul. Nu vet jag att Miss My är i goda händer – och ser fram emot att träffa Birgit, släktingar och vänner under en återhämningsperiod. Innan ett fortsatt lärarjobb väntar för Flygkrigsskolan under vinterhalvåret.



Långseglare hälsar!



Magnus Reslow

**Dhokus anlande till Aruba
efter 4000 nm från
Santa Crus La Palma
Canaries. 23 november.**

Hälsning från Ulf & Pia

” Här ombord på Clary laddar vi för Tonga inom någon vecka. Vi har semestrat på Clary, 5,5 vecka på ön Huahine - underbart. Nu ligger vi på Raiatea, nästa blir Bora Bora.”



Medlemmar 2023

Våra kostrar:

- L-22: 1st
- L-26: 1st
- L-28: 9st
- L-31: 2st
- L-32: 16st
- L-38: 3st
- L-40: 1st

Totalt: 34 medlemmar



A map of Europe with red pins indicating the locations of 34 members. The pins are concentrated in Scandinavia (Norge, Sverige, Finland), Denmark, Germany (Deutschland), and Poland (Polska). Other pins are located in France, Italy, and the Balkans. The map includes labels for various countries and cities in Swedish, such as Norge, Sverige, Danmark, Hamburg, Berlin, Deutschland, Polen, and others.

L-22: 1 st

L-26: 1st

L-28: 9st

L-31: 2st

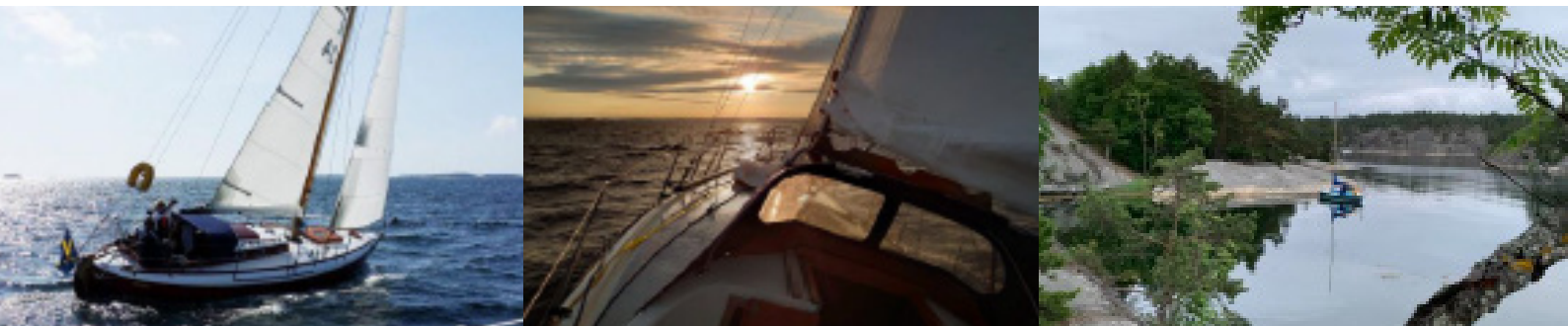
L-32: 16st

L-38: 3st

L-40: 1st

Totalt: 34 medlemmar

Välkommen till Laurinkostersällskapet 2023



1994 startades L-28 sällskapet som så småningom bytte namn till Laurinkostersällskapet. Vi är idag en liten förening som vill främja och utveckla segling med Laurinkostrar av alla de slag och därigenom skapa gemenskap mellan Laurinkosterägare.

Vi vill också sprida kunskap och kännedom om Laurinkostrar genom vår hemsida <http://laurinkoster.dinstudio.se> där vi har vår plattform för att göra informationen tillgänglig för alla medlemmar samt för övriga intresserade, du hittar bland annat ritningar och det går även att ladda ner de tidigare utgivna bladen. Föreningen utkommer med ett blad fyra till fem gånger per år.

Vi har även en FB-sida www.facebook.com/groups/676849889141225. där har vi lite snabbare och mer kortfattad information. Här lägger vi även ut eventinbjudningar och här behöver du inte vara medlem för att vara med.

Vi planerar för att ha följande träffar under 2023:

Vinterträff 12 mars, 14.00 Vi gästar Hasse på Saltsjöbadssegel

Lunch 13.00 på Neglinge Pizzeria.

Sommarträff 3 juni

Norrviken/Ljugarns Hamn, Gotland

Höstträff 2 september

Finnhamn/Ljugarns Hamn, Gotland

Årsmöte 18 november

Södergården, Stockholm

Hoppas att du vill och har möjlighet att delta på våra träffar.

För över 150kr till PlusGiro 468 35 75-7 och märk betalningen med namn.

Maila sedan över dina uppgifter till: laurinkostersallskapet@gmail.com.



INBETALNING/GIRERING A	
Till PlusGirokonto 468 35 75-7	
Betalningsmottagare (endast namn) Laurinkostersällskapet	
Avsändare (namn och postadress)	
Meddelande till betalningsmottagaren Medlemsavgift Laurinkostersällskapet 2023	Postnummer:
Namn:	
Adress:	
Telefon:	
Mail:	
Båtmodell:	
Svenska kronor	
1 5 0 0 0	
öre	
Från PlusGiro/personkonto (vid girering)	
Kod 1	
#04 #	