

Laurinkostersällskapet

Nr: 122 Maj 2024

INNEHÅLL: ORDFÖRANDE HAR ORDET, SID 1 • SHETLAND TUR & RETUR, SID 2
MED MISS MY JORDEN RUNT, SID 8 • VINTERTRÄFFEN, SID 14 • MEDLEMSINFORMATION, SID 17 •



Ordförande har ordet

Nu har äntligen våren kommit till oss på riktigt och björkarna är på väg att slå ut. Det har varit kallt fram tills nu men man får hoppas att sommaren blir fin i år.

Vi hade en trevlig vinterträff hos Jannes snickeri i Uppsala och det kan ni läsa om längre fram i bladet.

Nu har vi två träffar att se fram emot. Det ena är sommarträffen den 1 juni som vi i år har förlagt till Jolpan (Finnhamn). Det kommer bli kul att få segla dit men som alla år så får man jaga på för att bli klar tills dess men det brukar lösa sig. Det är så kul att träffas och sitta på berget och prat medan vi grillar den medhavda maten med god dricka där till.

Det andra eventet är höst träffen den 31 augusti då vi firar våra 30 år som förening.

Den kommer att hållas på Ekskär och vi hoppas så många som möjligt har möjlighet att komma dit, det finns gott om plats vid bryggorna. Vi kommer också kunna sitta inne om det mot förmodan skulle bli sämre väder. Reservera nu dessa dagar i kalendern så syns vi där.

Väl mött till en fin segelingsäsong med trevliga aktiviteter och mycket segling.

Med vänlig hälsning
Laurinkostersällskapet
Ordförande
Håkan Lundgren

Kalendarium 2024

Sommarträff, 1 juni
Finnhamn (Jolpan)

LKS 30 år, 31 aug, Ekskär

Årsmöte, 16 nov,
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

Shetland Tur & Retur.

av Staffan Jonsson



För den händelse någon inspireras av mina rader, anger jag lite kostnader, typ hamn och kanalavgifter och dieselpriser. Bra att veta om man skall göra en ekonomisk kalkyl i förväg. Dessa gäller förstås huvudsakligen juni/juli 2001, då kronan var svag och pundet kostade 15 kronor.

Den första utgiften förutom sjökort bör vara "The MacMillan Reeds Nautical Almanac", som innehåller allt man kan tänkas behöva veta om väder, t.ex tider och frekvenser, hamnar, säkerhet, tidvattentabeller med instruktion, "passage planning, mm.mm. över hela Nordsjön (ej Norge) Engelska Kanalen, Irland och ner till Portugal. Kostar runt 600:-SEK, värd varje öre!

Hade pressen varit med hade det stått någont i stil med: "L-28 satt nytt rekord med enbart försegel på Loch Ness: 8,1 knop under två minuter" Nu var dom inte det, utan mitt ord får gälla. Det var i alla fall en häftig känsla att fara iväg med platt läns samtidigt som man, förgäves, spanade efter Nessie. Säkert är det fler som gjort 8 knop med bara genua, men kanske inte på Loch Ness. Eller...?

Dock, allt har en början, så även denna segling, som startade den 21/5 2001. Dorinda var nerlastad med sjökort, proviant, huvudsakligen "Soldatens ärtsoppa" och pilsner. Efter en snabb visit i Klintehamn



Den här seglingen inspirerades till en del av Björn Larssons bok "Den keltiska ringen", som är en thriller med segling i grunden.

hos goda vänner bar det i väg mot Ölands norra udde och vidare söderut genom Kalmarsund. Här inträffade det första missödet. En hård åskby tvingade mig att snabbt minska försegel. Men att rulla in genuan när vindbyarna nästan slet hörapparaten ur örat var inte helt lätt. Jag tog i och lyckades till slut få in seglet. Fast nånting var fel, så jag kröp fram på fördäck och satte an det inre förstaget som jag hade haft monterat men vilande vid vanten på styrbordssidan (ordinarie förstaget med rulle sitter på peke, (+65 cm). Väl framme i Kalmar där jag hade förmånen att ligga vid lotsplatsen med verkstad, kunde jag konstatera att jag lyckats dra av förstaget (!). Vad som hänt var att den övre svirveln kärvat och fallet följt med runt, till staget helt enkelt gått av. Fordrade inte alls mycket kraft för att lyckas med detta. Nåväl, ett nytt förstag ordnades på ett par timmar av Pelle på North Sails. Men att få Benns i Stockholm att skicka de delar som behövdes för att åter montera profilen var inte lika lätt. Postorder var inte riktigt deras grej. Det blev några dagar av väntan innan behövligen nitar kom per postförskott. Till slut kom dock allt på plats igen. Fyrbyggaren, sjöfartsverkets arbetsfartyg, hade en utmärkt kran med korg som gjorde att jag lugnt kunde jobba i masttoppen.

På väg!

Så till slut efter fem dagar i Kalmar kom jag äntligen i väg. Destination Kiel via Kristianopol, Simrishamn, Ystad, Stubbeköping i Danmark och Veirö vid Smålandsfarvattnets V:a ände.

Om Veirö kan nämnas att det kostar 100 DKK att ligga över natten. Noll service förutom ett par upptagna eluttag och ett dusch och toalettutrymme som luktade så illa redan på 10 meters håll att jag aldrig gick närmare än så. Sina sopor ombeds man att ta med hem!

Anlände Kiel 0130 på natten. Lättare på dagen pga all sjöfart och svårigheten att lämplig marina i mörkret. Tirpitzhafen ser bra ut i kortet men är tyska flottans bas, vilket syns om man kommer tillräckligt nära. Lite längre in hittar man Düsternbrookhafen på styrbords sida. Bra hamn med all service för 20 DEM per dygn. Det tar bara en kvart att promenera in till stadenn. Båttillbehör hittar man på sista hörnan efter kajerna innan centrum. Kielkanalen börjar vid Holtenau lite längre ut. Den som behöver diesel bör tanka innan slussen, nästa möjlighet är Rendsburg. Själva slussningen är helt odramatisk, man förtöjer vid pontoner i Alte Schleuse och går upp till slussvakten och betalar 21 DEM för en L-28, och när man kommer ner till båten igen så har man redan slussat och det är bara att gå in i kanalen.



Efter en dryg timmas motorgång kommer man fram till Flemhuder See, där man kan ankra. Gratis! Annars finns det en Hafenmeister överallt som kommer och tar betalt. Det blir rätt mycket pengar i längden. Man får motorsegla på kanalen förutsatt att man har en signalkon hissad med basen uppåt. Enbart segling är förbjudet.

Ungefär halvvägs i kanalen ligger Rendsburg, en gammal vacker stad, klart värd en liggedag med en utmärkt marina längst in i viken om babord. (20 DEM plus dusch)

Där finns även diesel för 1,80 DEM/Ltr. Kan

också köpas vid en marina strax innan man kommer fram till Rendsburg. Provanterar gör man efter avgång, i kanalen på norra sidan där det finns en bensinmack och en båttillbehörsaffär. Bakom dessa ligger tre stormarknader. Billigt och bra. Öl i halvlitersburkar för mindre än 1 DEM. Jag köpte tre lådor olika sorter. Det var först långt senare som jag upptäckte att en låda var ALKOHOLFRI ! Trots att den stod på samma ställe i butiken som dom övriga. Varning alltså! Om man vill kan man köpa diesel vid macken för 1,61 DEM men då får man bära dunkar över kajen.

Ett par timmar efter Rendsburg passerar man Giselau kanal där man kan slussa ut i floden Eider och gå ut i Nordsjön den vägen. Man kommer då ut på samma latitud som Helgoland. Fast floden är invallad så man ser inte mycket av landskapet. Dock kommer man till en liten fin stad som heter Friedrichstadt innan man slussar ut vid Tönning. Kielkanalen är också ganska enahanda, och den huvudsakliga anledningen till att jag valde den vägen var att få halv vind uppåt Skottland. Det är ju oftast SV-vindar i Tyska Bukten och Nordsjön.

Från Rendsburg till Brunnsbuttel var det badbyxväder, och efter att ha fått loss tampen ur propellern förtöjde jag innanför slussarna vid en ganska oskyddad kaj (12DEM) utmed kanalen. Nästa dag var det dags att slussa ut i Elbe. Strömmen vänder ungefär en timma (!) efter högvatten, så det lagom att börja lägga loss en halvtimme efter HW, för att få en bra medskjuts (3 knop den här gången) till Cuxhaven, sista hamnen i Elbe före Helgoland och Nordsjön. Den här sträckan var den enda där jag inte hade särskilt färsk sjökort (18 år gamla) men dom stämde ändå, konstigt nog.

I Cuxhafen finns det en bra marina (15DEM) med restaurang som dessutom säljer färsk småralla från åtta pa morgonen.

Nästa dag (16/6) ut med tidvattnet och hade kryss och en del motorgång pga lite vind mot Helgoland.

DMI (Danska väderrapporten) lovat först skiftande vindar och sedan NO 3-8 m/s och följande dagar vindar mellan N och NV upp till 13 m/s så jag beslöt mig för att fortsätta nordvästvärt. Gick först in till Helgoland och fyllde på diesel för att vara garderad. Finns numera vid ponton i norra hamnbassängen. (1,18 DEM/Ltr) Fram på natten kom den nordostliga vinden

och ökade så sakta till utlovade 8 m/s. Loggade stadigt över 6 knop. Tog in ett rev på storen och vinden minskade. Släppte ut revet efter någon timma varpå vinden tilltog ganska omgående. Den 17/6 hade jag skön segling i sol för stor och genua. Allt tydde på att jag skulle klara Ratray Hd utan att behöva gå in i någon sydligare hamn. Min förhoppning var att komma till Fraserburgh i början på Moray Firth, bukten som leder in till Inverness.

Den 18/6 började vinden att vrida mot N och NV och tillta upp till kanske 15 m/s i byarna, bottenrevat och bara ett frimärke kvar av genuan. Signifikant våghöjd 3 mtr enligt DMI. Överspolning och hårda bottenlag, men jag satt torrt och skyddat under mitt hemslöjdade doghouse. Svag känning av sjösjuka, men det blev en ganska solig dag trots allt. Framåt sena eftermiddagen avtog vinden, för att under natten vrida till SV 3-4 m/s.

19/6 blev en trist dag med N-lig dyning och svag SV-lig vind. Men DMI lovat SV-lig kuling så jag bottenrevade storen och hade hela genuan ute, en ganska bekväm segelsättning så snart det blåser över 6-7 m/s. Vinden ökade till SV 8, mer i regnbyarna. Kl 1555 passerade jag Greenwichmeridianen på lat N 56-27,3. För första gången på västlig longitud med Dorinda.

Vinden ökat ytterligare, rullat in merparten av genuan och gjort 6,8 knop i 12 sekundeters halvvind.

Tråkigt nog ökade vinden ytterligare och det hela började bli ganska obekvämt. Autohelmen ST 4000 klarade styrningen utan problem och radarn hade jag riggat på kartbordet, så jag slapp sitta ute i regnet.

En våldsamt knall

20/6: 0150 vaknade jag till av en våldsamt knall och tänkte att nu gick nog riggen. Upp i sittbrunnen. Havet var alldeles vitt i en regn/stormby. Vågade inte ens gissa hur mycket det kunde blåsa. Riggen stod i alla fall. Däremot hade jollen, en sport-yak, farit sin väg. Jag hade kollat den tidigare, men den följde alldeles perfekt på släp även i de hårdaste vindbyarna. Smällen jag hade hört var jollinan som gick av. En frisk 10 mm tamp. Antagligen hade jollen vänt uppochner eller vattenfyllts. Borta var den i alla fall och det var helt chanslöst att bärga den även om jag skulle lyckas få syn på den.

Jag meddelade MRCC Aberdeen vad som hänt så att dom inte skulle dra igång någon sökoperation om jollen skulle siktats och bestämde mig sedan för att gå in till Aberdeen i stället för att riskera vind och ström runt Ratray Hd. Drog i gång motorn för att göra pinan så kort som möjligt, och vid sjutiden på

morgonen hade jag förtöjt utanpå en större tysk plåtbåt. Aberdeen har ingen gästhamn eller marina utan man blir anvisad en plats bland fiskebåtarna. Det finns heller inte dusch eller toalett. Trots det tog dom £ 17,00 för att ligga i upp till 5 dagar. Kanske i avskräckande syfte.



Vid kaj i Aberdeen, vill minnas att det var 6 meter mellan flod och ebb.

Sträckan Cuxhafen – Aberdeen ca 400 NM klarades på knappa 4 dygn, rätt hyfsat med tanke på de skiftande vindförhållandena.

När jag förtöjt i Aberdeen gjorde jag mitt bästa för att anmäla mig för "immigration" i bästa Schengen-anda. Hade ju läst i På Kryss hur viktigt det var, då England inte var med i Schengenavtalet. Men engelsmännen var helt ointresserade. Hamnkontoret ringde åt mig till kustbevakning och polis, men ingen brydde sig. Detsamma kom att gälla i Thyborön i Danmark, där jag gjorde ett försök över Lyngby Radio. "Åh, va ska det vara bra för, vi är väl med i EU allihopa" var deras kommentar.

Aberdeen är en blomstrande stad.

Var man tittar står det "Offshore" på någon skylt. Fast skottarna var ganska förbannade på engelsmännen, som dom påstod tog hand om alla oljepengar.

Nästa dag blev en liggdag då jag cyklade runt och tittade på stan och kollade vad en ny jolle skulle kosta. Det skulle dock bli alldeles för dyrt med den svenska kronans dåliga värde. Blev sedan bjuden på god middag och alkoholhaltig öl ombord i plåtbåten.

Dagen efter köpte jag färsk torsk i hamnen och drog iväg vid 11-tiden på förmiddagen, svag nordlig vind och kallt. Till slut kommit fram till Inverness, i rätt tid vid slackvatten då McMillans varnar för kraftiga strömvirvlar på flera ställen vid inloppet till Inverness. 23/6 slussat in i Caledonian Canal och betalat £125,20 för ett 7-dagars pass. (C:a 1875 SEK) Enligt pappren krävdes det att man skulle vara försäkrad för £ 1.000.000 gentemot tredje part, men det kollades aldrig, dom skrev bara

upp namn och adress på försäkringsbolaget. Dom gick heller inte ombord och gjorde någon säkerhetsinspektion som dom hotat med i McMillans. Gäller kanske bara gamla träbåtar som kan tänkas sjunka under färden.

Innanför sea lock och nästa två slussar ligger Muirtown Marina. Skulle kosta £ 6,00 per natt men ingen tog betalt. Diesel, £ 0,32/Ltr (4,80SEK), vatten, och 220 V fanns. Dusch för £ 1,00. Ett par svenska båtar, bl.a. s/y Hokus Pokus, som jag stötte på mest varje dag i kanalen, i övrigt var norrmanen dominerande.

Mot Loch Ness

24/6 Vid 13-tiden fortsatte jag resan genom att slussa vidare uppåt mot Loch Ness. Totalt 5 slussar. Överallt var slussvakterna maximalt hjälpsamma och att slussa ensam var inga som helst problem.

Väl ute i sjön satte jag segel och hade en perfekt plattläns i 3–4 m/s och massor med sol. Skönt som omväxling till allt tidvatten och blåsande. Kikare och laddade kameror låg stand by om "Nessie" skulle dyka upp. (Fast det gjorde hon inte)



1730 hade jag förtöjt nedanför Urquart Castle, som hade sin storhetstid vid slutet av 1500-talet, vid en brygga som var avsedd för passagerarbåtar. Men enligt museipersonalen skulle dom inte komma förrän framåt middagstid nästa dag. Så det gick bra att ligga där

Annars var det inte helt lätt att hitta trevliga övernattningsplatser i kanal/sjösystemet. Stilla solig kväll

Den 25:e fortsatte jag mot Fort Augustus i solsken efter att ha tittat på slottet. Fort Augustus var ett litet, turistiskt samhälle utmed kanalen där i stort sett varje hus skyltade med Bed&Breakfast. Det stora nöjet för bil och bussburna turister var att titta på

slussande båtar i slusstrappan som bestod av fem slussar i följd. Annars fanns det några livsmedelsaffärer och pubar samt ett hotell, som skyltade med dusch mellan 17–19 (£ 1,50). I övrigt fanns ingen gästhamnsservice.

Nästa dag fortsatte jag sydvästvärt i duggregn för att förtöja vid Gairloch locks, i viss mån beroende på att jag såg att det fanns eluttag vid väntekajen. Skönt med kupevärmare under natten och lite batteriladdning, trodde jag. Det var nämligen trasigt och hade varit så länge, enligt

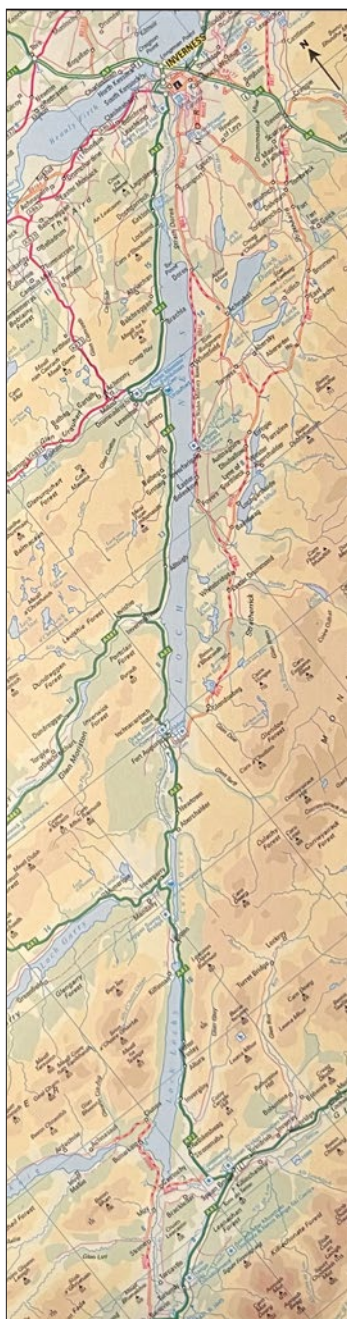
slussvakten.

Nästa dag, den 27:e blev det en tidig start mot Corpach och Neptunes Staircase, en slusstrappa på åtta slussar. Fortsatt trist väder, men kanalen och sjöarna med sin fantastiska natur gjorde att det aldrig hann bli långtråkigt. Efter fem timmars motorgång genom kanaler och slussar förtöjde jag på insidan av Corpach Sea Lock. Här fanns dusch och toaletter, men ingen annan hamnsservice. Själva byn bestod av en gata med ett par affärer och en pub.

28/6, busväder och ännu sämre rapport. Nu var alternativet att gå ut ur kanalen och kanske tvingas vända och då behöva betala ny kanalavgift, eftersom jag inte skulle hinna tillbaka innan de sju dagarna gått. Dessutom skulle jag vara ganska handikappad utan jolle på västkusten. På många ställen skulle man ligga vid boj, och tanken på att sitta ombord och titta på de tindrande ljusen från puben i land, var inte särskilt lockande. Så efter mycken vända beslöt jag mig för att vända tillbaka till Inverness. Safety first.

Kändes inget vidare att behöva slussa uppför Neptune's Staircase igen, men som vädret utvecklade sig visade det sig vara ett riktigt beslut. Det blev väldigt byigt med kraftigt regn. Väl ute på Loch Ness, nästa dag, började det

blåsa på allvar. Det var nu jag kom upp i över åtta knop med enbart genuan, plattläns kanske 17–18 m/s. På västkusten var det varnat för SV styrka 8 – 9. (Beaufort) Glad att jag inte var där. För första gången klarade inte autohelmen att styra utan det blev handstyrning.





Bressay Island om styrbord. Nästan framme i Lerwick

Som väl var slutade sjön med ett stycke grävd kanal innan slussarna så jag kunde rulla in genuan under relativt lugna förhållanden.

Den 30:e på förmiddagen slussade jag ut i Inverness Firth och satte bottenrevad stor och halva genuan i SV-lig vind c:a 10 m/s. Soligt. (fortfarande ösregn på andra sidan enligt slussvakten.) Nu var min tanke att gå till Wick, just före Pentland, bl.a. för att skaffa en sjökortsspecial för inloppet till Lerwick. Men mer perfekta förhållanden att gå till Shetland skulle jag knappast få, så jag ringde till lotsarna i Lerwick och hörde mig för om södra inloppet. Det var inga problem enligt dom, djupt och enkelt att gå in. Vilket visade sig stämma.

Så jag fortsatte förbi Wick. Vinden avtog lite och vred på väst så jag släppte ut reven i storen. Bara för att efter någon timme behöva reva igen med viss möda (måste göras från däck). Det blev en ganska stökig natt med vind mot ström.



Dorinda vid kaj i Lerwick

Nästa dag vid tolvtiden tog vinden slut helt och jag startade motorn för att slippa skvalpsjön. Efter ett par timmar kom vinden tillbaks nu från NV och 3m/s. Kallt och ruggigt med duggregn. Under kvällen blev det ett par timmars motorgång igen för att avsluta med tre timmars hård slör. Kl 2230 låg jag väl förtöjd vid kaj i Lerwicks södra hamnbassäng. En kall

pilsner och jag sov som stocken till nästa dag. 2/7. På morgonen gått bort till hamnkontoret för att betala hamnavgiften. Kostade £ 4,50 per dygn. Och då tog dom inte betalt för första natten. Toaletter fanns i hamnområdet och dusch i båtklubben en bit bort. En fenderplanka var absolut nödvändigt då kajen bestod av grov järnspant och fendrarna annars hade hamnat mellan spanten.

Tillbringat dagen i Lerwick cyklat och promenerat och tittat på stan. Bland det första som slår en är avsaknaden av klotter, befriande skönt att slippa se det. De ungdomar jag träffade var öppna och frigjorda. Skolklasserna var små och barn betraktades som ett framtidskapital på ett sätt som jag inte råkat på tidigare.

Nåväl, här skulle köpas shetlandströjor, handstickade, tjocka som bara finns på Shetland och kanske Hebriderna. Men efter att ha kollat alla affärer i och runt Lerwick var det bara att konstatera att shetlandströjor köper man på H&M i Stockholm. Shetländarna själva hade övergått till fleece! Någon påstod att ullen exporterades till sydostasien för att maskinstickas där och sedan säljas runt om i världen.

Kvällen tillbringades på stadens "Bistro" där jag åt de snyggaste pilgrimsmusslor jag någonsin sett, tyvärr var dom helt smaklösa och tillsammans med caupochinon efteråt blev det ett minne att förtränga. Det är bara att konstatera att engelsmännen lagar mat för att leva och inte tvärt om. Nästa dags middag på en kinakrog ovanpå bussterminalen blev i stället en höjdare, vällagat och gott.

Pubbrunda och lite för många öl. Tänk att det kan vara så gott med alkoholhaltig pilsner. Dagen efter blev jag bjuden att följa med ett norskt par och deras shetländske vän på biltur norrut. Men vännen dök aldrig upp och jag tog i stället en buss ner till Sumburgh, som var sydspetsen på Shetland, för att titta på



"Puffins" var lätta att komma nära om man var väldigt långsam.

natur och fågelliv. Shetland tycks bestå av torvmossar och stengärgårdar, men inte mindre vackert för det. Får över allt samt en del hästar. Det blev en lång vandring från bussen till Sumburgh Head, fyrplatsen på sydspetsen. Väl där låg landskapet insvept i en tjock blöt dimma, men det klarnade upp emellanåt och jag såg några lunnefåglar, "puffins" på lokalspråket.

Här nere låg även flygplatsen och den shetländare som skulle på charterresa till solen fick sticka i väg till Aberdeen några dagar tidigare för att vara säker på att det skulle gå något plan. Risken att det skulle vara inställt pga tjocka var överhängande.

4/7 Hyrbil och start 0800 för färd norrut till Unst (nordligaste ön) och Muckle Flugga, en fyrplats, som utgör nordspetsen på Shetland och hela Storbritannien. Muckle lär betyda "stor" och Flugga "ö med branta klippväggar". Det blev varierande sol och dimma på vägen upp till Hermaness, där jag skulle följa med en guidad tur till fågelbergen. Med på turen råkade det vara en svensk familj som var fast bosatt på Shetland och en annan svensk familj som var på besök. Så det blev totalt tio svenskar och två engelsmän plus guiden. Det blev en ganska jobbig vandring igenom blöta torvmossar innan vi kom fram till fågelbergen. Har fanns gott om sulor, labb och lunnefåglar. Som väl var, var det ganska god sikt ända till vi skulle vända tillbaks igen, då la sig tjockan på nytt.

Nästa dag blev det lokalbuss till Scalloway för sight-seeing, Rätt bortkastat eftersom det var en ganska liten, sömning och tråkig

håla. Jättegod middag på kinakrogen som låg ovanpå "Viking Buss Terminal" i Lerwick. Rekommenderas. Inte ofta man kan göra det i Storbritannien.

Tillbringade kvällen tillsammans med ett par danska besättningar på en musikpub som hade levande folkmusik. Mäktat trevligt. Men det blev en tidig kväll eftersom jag bestämt mig för att avgå nästa morgon.

6/7 0915 avgått Lerwick i tät tjocka och svag NO-lig vind. Hade funderingar på att gå till Fair Isle, mellan Orkney och Shetland men god sikt var en förutsättning för att komma in där så jag fick slå det ur hågen och satte i stället kurs på Thyborön i Danmark.

9/7 1815 förtöjt i Thyborön efter ganska omväxlande segling över Nordsjön. Vindar från alla riktningar men inte särskilt hårda och även stiltje. Första pilsnern sedan Lerwick och andra...

Enligt McMillans kan man inte gå in till Thyborön om det blåser mer än "near gale force" vid pålandsvind. Sjön växer på det grunda vattnet och blir farlig. Två dagar efter ankomsten rapporterade DMI vindbyar på väst 33 m/s vid Thyborön. Ibland har man tur.

Det blev mycket hårda vindar genom Limfjorden och mycket regn, men fort gick det, och utan problem bortsett från fyra timmars väntan på broöppning vid Aalborg.

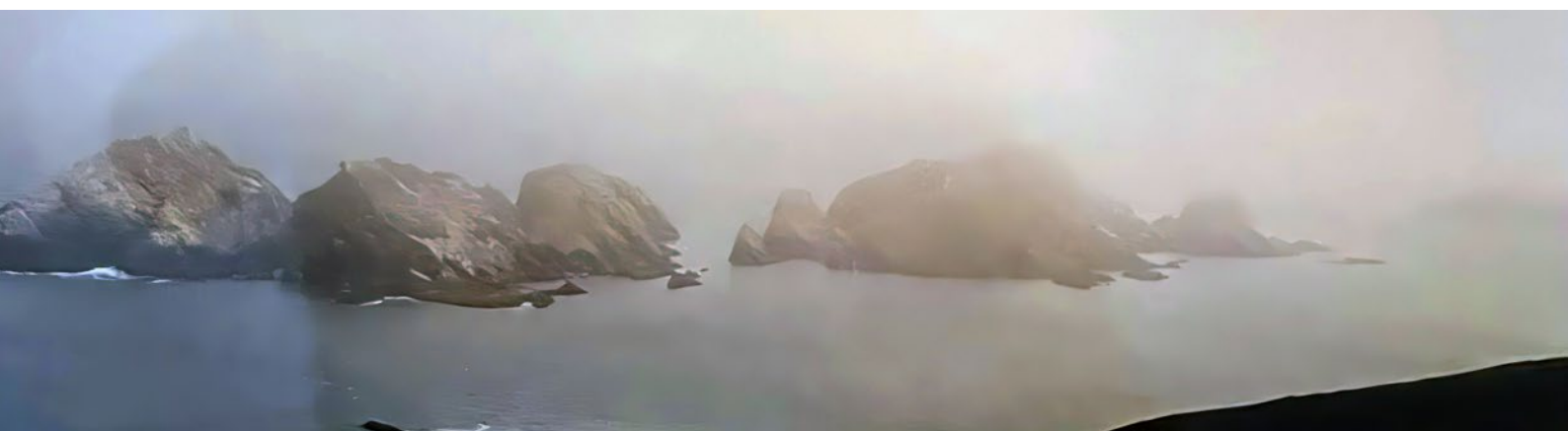
13/7 2120 förtöjt utanpå en grönig holländare i Hals (allt enligt loggboken) efter en skön dags segling med orevad stor för ovanlighetens skull.

Kattegatt blev mycket stökigt i hårda vindar mellan syd och sydväst, men efter Helsingör blev det nästan bara sol och lagom vind ända till hemmahamnen i Sundbyberg, via bl.a. Ystad, Kalmar och Klintehamn.

27/7 kl 1242 förtöjt vid Ballstavikens Segelsällskap i Sundbyberg. Ungefär två månader och en vecka sedan starten. Enligt GPS:en hade jag då gjort 2782 NM och loggen visade 19 NM (!) mindre.

Sammanfattningsvis kan jag bara konstatera att det, trots diverse missöden och hårt väder, blev en toppensegling, som gav mersmak.

Muckle Flugga, Storbritanniens nordligaste ögrupp, sedda från Hermaness nationalpark under ett kort ögonblick då tjockan lättade



Med Miss My jorden runt

Ettapp 31 Sardinien-Rhône/Valence 1990



Porto Cervo-Port St. Louis

Det är tisdagen 26 juni – och vi lämnar de rikas turistparadis Porto Cervo på morgonen med avsikt att gå in till Bonifacio på södra Korsika. Det är dryga 20 sjömil dit, så vi bör vara framme strax efter lunchtid. Dagen börjar lugn, så det blir motorgång genom den vackra skärgården utmed Sardiniens nordostsida. Vi passerar ön Isla Maddalena, som gett skärgården dess namn. I området finns fjorton klippiga öar. Vi ser många segel – nästan som en sommardag i svenska skärgården.

Sundet mellan Sardinien och Korsika kallas Bonifacio Strait och är endast cirka 10 sjömil brett. Det är känt som ett blåshål. Det är den kalla nordvinden från Rhône-dalen, kallad mistral, som pressas ner i sundet av de höga bergen på Korsika. Detta fenomen förekommer dock mest vintertid och tidig vår. Vi har fått en lagom seglingsvind och kan njuta av det soliga vädret.

Angöringen av Bonifacio är intressant. Vi passerar branta klippor med grottor och vid Bonifacio ser vi hus som nästan hänger ut över kanterna. Det är "Haute Ville" – en del av staden som hänger på klippor som blivit urholkade av vind och vågor. Det ser närmast våghalsigt ut att bo där, men någon har tydligen bedömt risken som liten... Vi passerar den röda fyren med sin märkliga underbyggnad – den ligger på en udde norr om inloppet – och bakom klipporna ligger den välskyddade hamnen.

Vi är framme klockan 13.00 och hittar en kajplats. Inte heller här är tull och polis särskilt intresserade, så vi går en runda i staden. Det är åter dags att byta valuta, och det passar bra att smita in på en bank just som de öppnar efter lunchuppehåll. Affärerna är välsorterade – Birgit känner sig speciellt frestad av all den goda maten efter bristerna i Tunisien. Inköpen inskränker sig dock till en del proviant, en paj med tillhörande öl samt ett par solglasögon.



Det har ju blivit mycken motorgång på sistone, så vi passar på att utnyttja tankservicen vid hamnen. Dieseln är billig – 3.60 SEK/litern – så vi satsar 200 FF.

Bonifacio verkar intressant. Staden har under lång tid varit en genuesisk koloni, vilket innebär att atmosfären är mera italiensk än fransk. Så lär t ex den lokala dialekten vara baserad på det språk som talas i Ligurien. Detta är dock inget som vi besväras av...

Vår tanke var att stanna ett par dagar i Bonifacio. Efter att ha tagit del av väderprognosen gör vi en annan bedömning. För de närmaste två dagarna förutses moderat västvind och fint väder. Därefter kommer en försämring med ökande nordvästvind. Kan det vara mistralen som spökar nu på sommaren? Det är i varje fall inte det väder vi önskar oss under turen upp mot Marseilleområdet och Rhône. Beslutet blir alltså att gå direkt mot Port St. Louis vid Rhônemynningen. Skulle det bli för hårt emot har vi alternativ att gå in tidigare öster om Marseille.



Klockan är 18.00 när vi kastar loss och lämnar Napoleons ö – med den bestämda uppfattningen att den är värd ett mer omfattande besök. Till en början har vi god medvindssegling på kurs 300°. Från sen kväll och i stort sett hela natten blir det dock motorgång. Så småningom gör sig västvinden påmind och vi kan segla i fint väder – om än lite disigt.

Middagspositionen onsdag 27 juni är: 82 sjömil i bäring 302° från Bonifacio – och vi har 123 sjömil tills vi ligger ”tvärs” Marseille. Ett handelsfartyg passerar oss strax efter middagstid. Jag ropar upp på VHF och frågar efter väderprognos. Svaret är något svävande – men det verkar som att de tror det blir fint åtminstone närmaste dygnet.

Åter är det närmast stiltje och det blir motorgång på eftermiddagen. Vi kan se ett molnuppdrag borta i väster – och jag jagar ytterligare väderrapporter. Jag hör Monaco



Radio – som även sänder på engelska – på 8728 kHz klockan 19.15 lokal tid. Ljudkvaliteten är inte den bästa och engelskan är mer fransk – men jag uppfattar att det efter hand väntas vindökning på upp till 20 knop från väst eller nordväst. Det skulle betyda upp emot 10 m/s – nåja, vi har varit med om värre!

Torsdag 28 juni. Natten innebär blandat segel- och motorgång. Vindökningen kommer under efternatten och ger skumpig sjö. Vi kan inte hålla den önskade kursen – det pekar 10° för långt åt styrbord in mot kusten. Klockan 06.30 upptäcker jag en ubåtssnorkel strax framför oss – och efter en stund dyker hela ubåten upp. Franska flottan välkomnar oss – flottbasen Toulon ligger ju nära till.

Det blir ingen befarad vindökning – i stället får vi en hygglig vind från sydväst – och vi kan segla de sex sista timmarna upp mot Port St. Louis. Vi är lite osäkra på var vi skall lägga till för övernattning. Rhône-guiden anger Port de Carteau som lämplig gästhamn. Den ligger nära mynningen och det verkar vara grunt och dålig märkning där, så vi väljer att gå in i Golfe de Fos öster om flodmynningen – där en kanal leder direkt mot Port St. Louis. Just vid infarten till kanalen finns en liten marina. Vi går in där klockan 19.30 och finner det ganska trångt och bökit. Medan vi försöker trixa oss in blir vi anropade av en svensk kille – Johan Niklasson från Stockholm. Han hjälper oss lägga till.

Johan är på väg till Sverige från Hyière – ett stycke öster om Marseille - med en liten Hover-Cat. Vi sitter och snackar en stund. Jag tycker det verkar vara en osäker planering att segla så lång väg med den lilla båten – som jag inte ser, men uppfattar som en catamaran.

Han berättar att han är sponsrad av någon firma och kontraktet säger att han skall segla hem från Frankrike. Nu tänker han försöka få båten transporterad till Nordfrankrike. Lite sent ute tycker jag.

Fredag 29 juni. Vi går in på morgonen genom den lilla kanalen till Port Saint Louis för slussning ut till Rhône. Alldeles utanför slussen finns en kaj med kran för avmastning. Vi ligger och väntar en stund på att en holländare skall bli klar – och får sedan hjälp att lyfta masten.



Avmästning.
Port St. Louis

Det går smidigt – och i ett huj är Miss My degraderad till motorbåt för ett bra tag framöver. Vi får också hjälp att rigga till en ställning för att fixera masten över däck – tror att vi hittat en bra lösning. En engelsman har just kommit nerför floden – påpassligt för oss, eftersom han gärna vill bli av med några gamla bildäck - de passar bra som extra fendorar. Alla vi träffar på är trevliga och hjälpsamma.

Jag går så till tullen för att söka få ett dokument som kallas "Pitre de Séjour", vilket eventuellt skulle kunna ge skattefrihet för varor och tjänster i Frankrike. Ingen är hemma hos tullen!

Vinden avtar på kvällen – det befarade "ovädret" kom tydligen av sig. Själva går vi till kojs strax före 22.00 – nya äventyr väntar, så det gäller att ha samlat krafter!

Port St. Louis - Avignon



Lördag 30 juni. Så är det slut på medelhavsseglingen. Klockan 06.10 kastar vi loss och ger oss i kast med Le Rhône, som vi - åtminstone nu – får ha alldeles för oss själva. Vår avsikt är att följa Rhône genom Provence till Lyon, där den viker av mot Alperna och Saône tar vid för



vår del. Vi är lite spända på hur Miss My skall uppfatta sin nya roll. Strömmen är här nere endast cirka en knop emot – men vi vet att det i "trånga" områden kan vara betydligt värre.

Södra delen av Rhône går genom Camargue. Det är ett sumpigt deltaområde, som nu är ett naturreservat och mest känt för sin rikedom av olika fågelarter och – inte minst – för de hjordar av halvvida hästar som strövar omkring. Camarguehästarna är små – kanske närmast att jämföra med ponnys. De södra delarna av Camargue består till stor del av saltbemängda marker, där man givetvis utvinnet salt. Övre delen av Camargue är mera kultiverad jord – där bl a odlas ris.



Arles. Farkoster på Rhône

Vi har en svag sydvind som "påskjut" och gör i medeltal en framfart av 3 knop. Endast vid en 1,5 km lång förträngning är motströmmen cirka tre knop. Vi anländer till Arles klockan 13.40 – och har på hela dagen endast sett några små fiskebåtar samt en holländsk motorbåt på väg söderut. Vi har då tillryggalagt 22 sjömil – men loggat 32!

Det är trångt om utrymmet – och vi lägger oss utanpå en engelsk båt med två killar ombord. Vatten och el är "gratis" på bryggan. Vattnet är drickbart, även om Birgit tycker

sig känna en klorsmak. En promenad i staden blir det givetvis. En viktig sak att införskaffa: Birgit köper spetsgardin för att tillverka myggnät till båten. Myggorna i Camargue är blodtörstiga!! Vi ringer hem till våra döttrar – Helena och Maria. Så avslutar vi dagen med en god middag ombord.

Söndag 1 augusti. Egentligen hade vi tänkt oss en tidig start mot dagens etappmål Avignon, men klockan har hunnit bli 07.10 när vi är redo att kasta loss. En sval nordvind är emot oss och strömmen är kraftigare än igår – emellanåt 3,5 knop. Vi smyger utmed kanterna för att komma undan det värsta. Under broarna vid Tarascon står vi nästan stilla med så mycket gaspådrag som Yanne tål utan att lämna svart avgasrök.



Slussen vid Vallabrègues

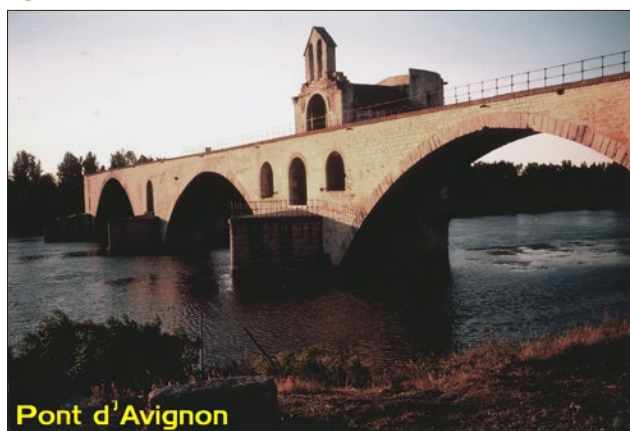
Klockan är 12.20 när vi anländer till den första slussen – vid Vallabrègues. Vi har sällskap med en liten engelsk motorbåt och får grönt ljus direkt. Alla slussar i Rhône är 195 x 12 meter med en höjdskillnad av i regel cirka 20 meter. Smidig slussning – och det kostar inget! Efter slussen – som har en stor kraftstation vid sidan – är floden uppdämd och strömmen obetydlig.

Utefter sumpområdena i Camargue har flodfärden hittills inte bjudit på några större naturupplevelser; stränderna kantas av tät vegetation och mycket mer ser man inte över det platta landet. Vi närmar oss den gamla påvestaden Avignon på eftermiddagen och kan nu konstatera att det blir mera kuperat. Borta i nordost ser man till och med ett snötäckt berg – det är Alperna som skymtar.

Klockan är 16.00 när vi når Avignon – efter dagsetapp på 23 sjömil (loggat 39). Vi anvisas bryggplats av en trevlig och engelsktalande hamnkaptan. Marinan är nyanlagd och ligger på pontonbryggor alldeles norr om den välkända Pont d'Avignon. Hamnkantor finns i en gammal ombyggd penich (flodbåt). Kostnaden är 50 FF per dygn och inkluderar el, vatten och dusch.

Den gamla bron har nu bara fyra spann kvar – varav ett går över gatan direkt in mot det gamla påvepalatset. Egentligen heter bron Pont St. Bénézet efter en fåraherde, som enligt

legenden fick en ingivelse från ovan att starta bygget av bron. För att övertyga makthavarna om det lämpliga i att bygga bron utrustades Bénézet med vissa övernaturliga krafter. Denne fåraherde, som verkligen funnits, dog 1184 och fick inte uppleva slutskedet av brobygget, som ägde rum året efter.



Pont d'Avignon

En titt på Avignon är intressant.

En speciell epok i stadens historia är ”påvetiden”. Den startade år 1305, då Kung Philip IV – efter mycket bråk med rompåvarna – lät placera en fransk påve i Avignon. Staden var sedan säte för nio påvar fram till 1423.



Påvepalatset Avignon

En tur genom ”ströget” – Rue la République – ingår givetvis. Här är gatulivet livligt med musik, folklöre, karuseller och krogar. Vi äter en ”fransk” middag när vi är ute.

Det blir en biff ”medium”, som visserligen är vällagad – men väl blodig för vår smak. Vinet är gott och hela kalaset slutar på 150 FF för oss båda.



Måndag 2 juli är "liggedag" i Avignon. Jag tillbringar en stor del av dagen med att jaga kondensatorer till radion och Sony-laddaren. Hittar inget i stan – men får tips om en radioamatör som håller till på en penich. Jag hittar killen och har en trevlig pratstund – men han kan heller inte få fram en kondensator som tål 500 V. Synd – för vi saknar verkligen radiokontakterna.

Vi laddar upp med vatten och diesel samt gör en liten shoppingrunda på stan. Det blir tidig kojning - med avsikt att vi skall orka upp för en tidig avfärd imorgon.

Avignon-Valence

Tisdag 3 juli. Jodå, vi kommer upp tidigt – klockan är 06.15 när vi lämnar påvestaden. Det småregnar och är ganska svalt. Det är fortfarande ganska strömt bitvis – bedömt 2,5 knop. Strax efter avgång har vi två slussar: d'Avignon och Caderousse. Vi är ensamma och blir snabbt uppslussade. I d'Avignon-slussen är påsläppet starkt, så det blir ganska ryckigt i tamparna. Det kan då bli knepigt att passa masten, som sticker ut på båda ändar av båten.

Det blir en kort dagsetapp – 20 sjömil till St. Étienne, Norr därom är det en lång anlagd kanal vid sidan om floden - utan tilläggsomöjligheter. Vi finner det också skönt att kunna ta det lugnt och få gott om tid att besöka platser vi passerar.

Saint-Étienne är en kommun och stad som är huvudort i departementet Loire. Staden har cirka 180 000 invånare och ligger på Massif Central ungefär 60 km sydväst om Lyon. Staden är uppkallad efter helgonet Stefanos, som på franska blir Saint-Étienne. Det är många helgon som "lever kvar" här i trakterna... Nu är staden mest känd för vindistriktet Cote-de-Rhône.

Vi kommer fram vid 14-tiden och hittar en bryggplats. Hit anländer också ett par grabbar från Varberg i båten "Måns af Näs", en engelsman, en dansk och en norrman. Den senare skärrar upp oss med att tala om att strömmen i kanalen norröver är "meget stark". Vi får väl se imorgon – vi har inget annat val än att ge oss i kast med motströmmen. För resten av dagen tar vi det lugnt – handlar lite och pysslar ombord.

Onsdag 4 juli. Vi har alltså en långkörare i tankarna och startar tidigt. Vi kommer strax in i den långa anlagda kanalen. Strömmen är inte riktigt så stark som norrmannen påstod – dock cirka tre knop långa sträckor. Vi passerar flera slussar – alla med kraftverk vid sidan. Den första ligger vid Bollène strax norr om St. Étienne. Det är den största slussen på Rhône – och förmodligen störst i hela Frankrike.



Förutom standardmått i längd och bredd är slushöjden 28 meter. Vi är ensamma att glida in i "katedralen" – det känns mäktigt. Vi häktar på flytpollare utmed slussidan och allt går smidigt. Jag roar mig sedan med att räkna ut hur många liter vatten det gått åt för att hissa upp oss. Det blir nära 66 miljoner liter!

Det är en tråkig dag – för att inte säga olycksdag. Förutom motströmmen har vi en byig nordvind att kämpa emot. Plötsligt kommer en kastby och fångar flöjeln till vindrodret. Den låg på däck – utan ordentlig säkring – och nu återfinns den i närheten av Montélimar på 6,5 meters djup.

Vi fortsätter upp till Ancône och tänker lägga till vid ett par kraftiga pålar – s k "dykdalber". Strömmen är dock för stark, så vi ger upp efter ett par försök och fortsätter norrut för att hitta en ankarplats för natten. Vi följer östsidans farledsmarkeringar, där strömmen är något lindrigare. Men så plötsligt – flopp – och vi sitter fast i en lerbank! Vi försöker köra loss – men resultatet blir bara en massa sjögräs som snor in sig i propeller och roder. Jag pumpar upp gummibåten och ror ut med två ankare för att försöka vinscha oss loss. Det enda som lossnar är ankarna. Det verkar hopplöst utan hjälp. Vi har inte en kotte inom synhåll – men å andra sidan kan vi knappast få en säkrare ankringsplats – och ingen har, såvitt vi vet, blivit sittande fast på Rhône för gott. Så vi inrättar oss för en övernattnings – även om det lutar en smula.

Torsdag 5 juli. Vi vaknar tidigt efter en kall natt och laddar upp med grötfrukost för att få styrka inför förväntade ansträngningar. Jag tar in ett av ankarna och gör i ordning en lina för lossdragning. Så blir det fika – och vi bereder oss på att vänta länge och väl på någon förbipasserande. Vi hinner inte dricka ur kaffet innan två båtar närmar sig norrifrån. De är båda engelsmän – först en segelbåt och bakom den en motorbåt. Vi blir uppmärksammade och segelbåten med en kille och tre tjejer ombord kommer till undsättning. Vi får hejda dem så att de inte går för nära grundbanken, varpå jag ror över med linan. Första rycket misslyckas – men vi ändrar lite på dragriktningen och Miss My är plötsligt loss. Vi hojtar "thank you and bon voyage" – men hinner inte ens notera namnet på vår undsättare innan de är på väg. Birgit har under operationen stått på fördäck. När vi dras loss slakar linan till ankaret, som ligger ute, och hon vindar upp den på däck. När så draglinan lossas tar strömmen tag i båten – vi åker baklänges och ankarlinan sträcks igen. Birgit har under tiden råkat sätta ner en fot i en bukt på ankarlinan – och fastnar i öglan då den sträcks. Jag hör ett nödrop – och som tur är har jag motorn igång och hinner dra på framåt i tid innan foten lossnar. Det blir ändå ett rejält sår ovanför vristen.

Vi pustar ut, förbinder såret och avslutar den avbrutna kafferasten. Klockan är 08.30 när vi är mogna att återuppta färden.



Efter en lugn natt – tack för det – får vi nu en frisk sydvind som hjälp. Vi riggar upp spirstången som mast och "slöror" för revad stormfock. Arrangemanget ger cirka 1/2 knop merfart!

Klockan är 19.00 när vi – efter 22 sjömil från vår ofrivilliga övernattningsplats – är framme i marinan Port de l'Epervière i Valence. Det är en fin anläggning med alla tänkbara faciliteter. Priset för övernattningsplats är 50 FF – inte alls otidigt. Valence är en ganska liten stad – men huvudort i departementet Drôme. Tidigare var orten biskopssäte och har en romansk katedral från 1000-talet. Dagens Valence är en industristad och trafikknutpunkt. Det sistnämnda märker vi då vi tar en promenad och från en bro betraktar trafiken på motorvägen söderut. När vi ser alla långtradarna förstår vi varför det i det närmaste är helt tomt vad beträffar båtfrakt på Rhône. Tillbaka till båten hittar vi en jättestor supermercado. Det blir en hel del proviantering, som bl a innebär en god middag ombord. Detta följt av en stilla och fin kväll med en fantastisk solnedgångshimmel.



Vinterträff Uppsala 9 mars

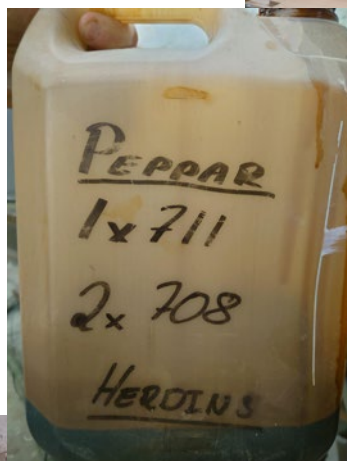


Vi träffades hos Elfstedts Snickerifabrik Tegelbruksvägen 1, lokal 13 i Uppsala strax efter lunch den 9 mars. Ett fantastiskt ställe för oss som gillar att snickra och bygga fina saker. Här finns allt du kan tänka dig i en supermodern snickerifabrik, fräsar, svarvar med oanade möjligheter. Här är det bara fantasin och tiden som sätter gränser. Janne berättade om bord, stolar och dörrar som tillverkas här av yttersta kvalitet. Bredvid oss står en måttbeställd garderob som håller på att ta form.

Det blev mycket prat om konstruktion och hållfasthet och hur viktigt det är att lacka på båda sidor för att materialet inte skall böja sig.

Janne berättar att man idag ofta använder träslaget Iroka istället för teak. Hållbart både för miljön och båten. Det här skall bli ett bord. Materialet har samma fina egenskaper som teak men det finns i stora mängder så träden är inte hotade, vilket känns bra. Med lite Herdins bets av olika nyanser går det att komma otroligt nära det man har på det andra snickerierna vilket gör att det inte syns att du bytt träslag.

Med den här blandningen blir eken som teak efter att man har lackat. Det är så som vi skall göra i sittbrunnen på våra luckor då dessa kommer göras i stavlimmad ek under våren.



I lackverkstan kan man nog tappa bort tiden med risk att dygna utan att märka det.





I vakumbordet kan man lägga in nästan vad som helst, även stora stycken som skall pressas ihop för limning. Duken tål en töjning på upp till 700 gånger och du kan inte rubba det som du lagt in i press.

Janne har också kapat av en ruff från en L-28 som hade spruckit i skrovet och inte gick att reparera. Den får här bli mall för ett experiment med att göra en ny typ av vattentät fastsättning av grabbräckena genom att borra upp ett hål på ex. 40 mm som man sedan fyller igen med epoxy och som man sen maskingångar infästningen.



Starkt, tätt och mycket praktiskt då man slipper muttrarna i rufftaket (lämpligt för oss som ofta slår i huvudet i dessa) men det bästa är nog att det är lättare att få dessa helt täta.



Här granskar Jack ett fantastiskt fint träslag som vi inte sett tidigare, Jatoba som är riktigt tungt men fantastiskt fint material. Det är inget materialval som vi andra väljer då det är hårt och sliter hårt på verktygen.



Han har också mallat upp en styrhytt som snart blir verklighet (vilket år som helst).



Här är Jannes nya dysa till en 13" propeller som är plastad med sex lager glasfiber vilket gör den oerhört stark men fortfarande tunn. Fasar man kanterna så kan man med fördel plasta fast dem på rodret vilket gör att du slipper håltagningen med läckagerisk. En produktutveckling som vuxit fram genom samarbete inom vårt sällskap.



Janne hade köpt gott kaffebröd och Helene hade bakat god rymtarkaka. Det blev en kul och lärorik kaffestund och som alltid med mycket båtsmack runt bordet om alla våra olika båtmodeller och lösningar.

Tänk att få ställa in båten här och bara få jobba med det man vill, det skulle vara en dröm.

Ett stort tack till Janne som ordnat det så bra för oss!

Medlemsinformation

Är du intresserad av att vara med i styrelsen?

Valberedningen jobbar med rekrytering av sekreterare och ordförande till styrelsearbetet.

Alla ideella föreningar har idag utmaningar med att hitta medlemmar som vill ställa upp i olika styrelseuppdrag. Det är en hämmande utveckling för föreningslivet.

Vår lilla förening tar inte mycket tid i anspråk men ger en hel del för många, så fundera på vilken roll du skulle kunna tänka dig så vi kan fortsätta utvecklas tillsammans.

Ordförande

Nyval 2 år

Kassör

Nyval 2 år

Sekreterare

1 år kvar

Bladet-redaktör

Pelle Lind omval 1 år, Anmält sitt intresse.

Webbredaktör

Anders Green omval 1 år

Välkommen till Sommarträffen 1 Juni



Vi träffas i Finnhamn (Jolpan)..
Där umgås vi, äter gott och blicker fram emot
sommarens seglingar.

Vår stora begivenhet kommer sedan att vara
höstträffen där vi kommer att fira LKS 30 år,
lördagen den 31 augusti på Lidingös uthamn
Ekskär. Mer information i nästa nummer

Välkommen till Laurinkostersällskapet 2024



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 2024:

Sommarträff 1 juni ,Norrviken

LKS 30 år, 31 aug, Ekskär

Årsmöte, 16 nov, Södergården Stockholm

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

För över 150 kr till PlusGiro 468 35 75-7 och märk betalningen med namn.
Maila sedan över dina uppgifter till: laurinkostersallskapet@gmail.com.



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