



Nämndöfjärden januari 2021 – ingen Laurin i sikte än. Foto Torkel Arnborg

**Innehåll: Årets möten och kallelse till vinter träff – Ordföranden har ordet – Ny redaktör – Presentation av medlemmar och deras respektive båtshistorik – Till minne av Miguel Soler av Torbjörn Bragedryd – Medlemskap – Fortsättning Åke Somnells L28 "Miss My" jorden-runt.**

## Årets möten

- 6:e mars. Tid för vinterträffen som planeras som ett webinarium med seglingstema.
- 5:e juni. Sommarträff med båt i Norrviken vid Runmarö.
- ☉ 4:e september. Höstträff med båt i Finnhamn.
- 20:e november. Årsmöte.

Kallelse till Vintermöte den 6:e mars. Eftersom vi har ett ovanligt år med Covid 19 även fortsättningsvis, kör vi med webinarium. Ett digitalt möte som fungerade väl i höstas. Vi loggar in hemma på datorn kl.12.45....

## Ordföranden har ordet

På höstmötet omvaldes jag till fortsatt ordförandeskap vilket jag vill tacka för, skall bli kul att få fortsätta jobba med detta. Vi planerade in årets aktiviteter på årsmötet och hoppas att vi kommer kunna hålla dessa som planerat. Eftersom pandemin fortsätter så ställs det fortsatta krav på att vi får hålla våra möten digitala och det ställer lite nya krav på oss medlemmar men jag hoppas att många kommer att delta på vinterträffens webinarium där vi kommer få höra på många sköna seglingsupplevelser.

Jag vill också passa på att slå ett slag för att ni tar tillfället i akt och berättar om era båtar och deras historia med bilder och text. Det kommer bli en kul artikelserie tror jag. Önskar er en trevlig vårvinter med mycket båtfixande inför kommande seglingar.

Håkan Lundgren

## Ny redaktör

Hej, jag heter Kathryn Carin Arnborg svensk-amerikan, född i Berkeley, California, med svensk-fransk/kanadensiska rötter (varav frankofil) sedermera utbildad museitjänsteman som



arbetat som byggnadshistoriker, företagare, ägare och VD i familjeföretaget Tre Well

Emballage (specialförpackningar fabrik som min far startade 1969). Sistnämnda engagemang de senaste 12 åren före pensioneringen. Jag har alltid varit en målande konsthistoriker. Som en röd tråd har seglingen gått från tonårens OK-jolle, via en skärgårds 30:ia från 1920-30-talet till Laurinkoster.

Kathryn Carin Arnborg januari 2021. Foto T Arnborg

Mitt historiska intresse vill belysa och dokumentera våra Laurinkostrar. För vi kan känna oss som veritabla veteraner, med kvalitativa oceangående båtar.

Min make Torkel har ett förflutet inom 505 tävlingssegling, och hörde till radarparet ”bröderna Arnborg –Stockholm” när vi träffades 1970. Vi hyrde ofta båt under åren då barnen var små och det mest vågade var nog då vi hyrde en Bavaria 38 och seglade över the Solent till Isle of White. Numera håller vi oss till den svenska skärgården. År 2009, mitt i den ekonomiska krisen, en mörk januaridag, bestämde vi oss med Bosse Cederströms (även kallad ”Bosse båtdoktorn”) och Conny Zetterbergs hjälp att köpa ”Pamina”, vår L28:a, som stod på land vid infarten till Nynäshamn. Dessa duktiga båtkillar hjälpte oss att återställa båten till sitt original-skick ett halvår inomhus på Värmdö. Enligt säljaren Henrik Andersson, ska båten ha seglat jorden runt med far och son, - tidigare ägare-, vilka dessa är har vi ännu inte klurat ut. Vi har däremot fått reda på förste ägaren, Folke Freund, som själv seglade ned båten från Norrlandsplast 1978-79, till sin hemmahamn Skarholmen utanför Uppsala. Se länk och artikel om Folke Freund

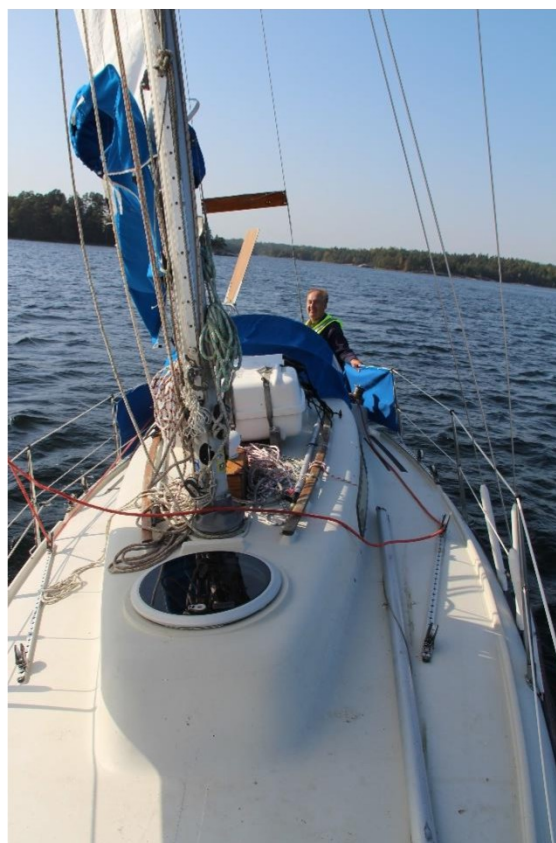
[https://issuu.com/eskaren/docs/eskaren\\_3\\_2020\\_webb/s/11136636](https://issuu.com/eskaren/docs/eskaren_3_2020_webb/s/11136636)

Vi har nu ägt båten i 11 år, den är i gott skick, återställd däckslucka, innertak, återställd entré till kajutan som var förhöjd för atlant segling, senast nya fönster som var dubblade och icke-transparanta. Båten ligger på Ingarövarvet under

vintrarna, en varmt rekommenderad förvaring, då de hjälper till med det mesta till en resonabel penning. Hemmahamn är Ingarö Björkvik.



Bunkring vid Dalarö



Torkel vid rodret, sista seglatsen 2020





Undertecknad som håller i ordentligt vid rodret



Än har vi kvar Freunds tyskinspirerade spinnaker!

Min plan som redaktör är att få alla medlemmar att dokumentera sina båtar, publicera 2-3 båtar eller fler, per Laurinkosterblad samt samla det dokumenterade materialet i föreningens digitala skyddade arkiv. Det gör historiken mer fulländad, proveniensens klar för presumtiv säljare-köpare, och vi håller koll på båtarna. Här är ett förslag nedan. Just nu känner vi inte till alla tidigare ägare till vår båt, men med tiden kan ägarlängden korrigeras.

[kathryn@arnborgart.se](mailto:kathryn@arnborgart.se)

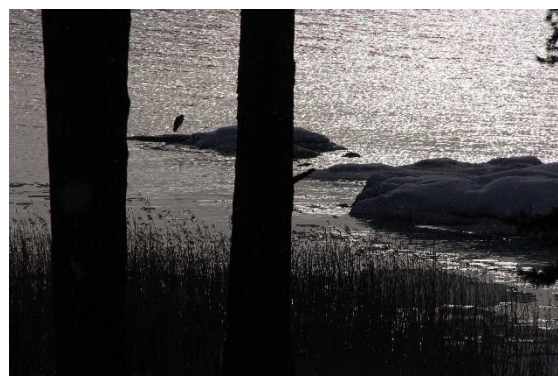
tel. 08-57142316 / 0735373503



Vacker vinterbild. Ingarö. Foto T. Arnborg

| Namn/<br>Nr   | År/tillv                | Ägare<br>2009-                 | 1:e ägare<br>1978- | 2:e ägare | 3:e ägare | 4:e ägare      | 5:e ägare           |
|---------------|-------------------------|--------------------------------|--------------------|-----------|-----------|----------------|---------------------|
| Pamina<br>240 | 1978/<br>Norrlandsplast | Kathryn o<br>Torkel<br>Arnborg | Folke<br>Freund    | -         | -         | Göran<br>Orhem | Henrik<br>Andersson |

Hör av ER alla som redan nu kan fylla i en liknande ägarlängd. Skicka Er presentation av Er intressanta båt, någon spännande händelse, seglats eller dylikt, 4-5 foton, tekniska förändringar, renoveringar som ni eller tidigare ägare gjort. Alla skall få bli publicerade i bladet. Förutom informationsinsamlingen är det ett bra sätt att vi medlemmar ska lära känna varandra! Vänligen, Kathryn



En häger står på stenen och begrundar just före flykt och innan isen lägger sig. Ingarö. Foto T. Arnborg

Laurinkostersällskapet, ordförande Håkan Lundgren tel 073-6406138 [p\\_h\\_lundgren@hotmail.com](mailto:p_h_lundgren@hotmail.com)  
kassör Roland Andersson tel 070-692 56 02, plusgiro 468 35 75-7, sekreterare Lars Bergman tel 070-5904423  
redaktör Kathryn Arnborg, tel 073-5373503, [kathryn@arnborgart.se](mailto:kathryn@arnborgart.se), webbredaktör Anders Green, tel 070-868 07 45, [anders.green@gmail.com](mailto:anders.green@gmail.com)  
[www.laurinkoster.dinstudio.se](http://www.laurinkoster.dinstudio.se)

## Till minne av Miguel Soler – Skapare av formarna till L31 och L32

I juni 2020 gick Miguel Soler bort.  
Två månader innan han skulle fylla 95 år.

Vi Laurin seglare känner honom främst för att han gjorde det möjligt att segelbåtarna L31 och L38 kunde byggas i plast. Men Miguel var mångsidig och nyfiken. Det känns som han levde ett rikt liv med många upplevelser.

Miguel föddes den 28 augusti 1925 och växte upp i Barcelona i Katalonien. Han talade både spanska och katalanska, men under Francos tid fick man inte tala katalanska offentligt. I MIGUELS familj talade man katalanska hemma, och i skolan var det spanska som gällde. Under spanska inbördeskriget 1936 till 1939, och även åren dessförinnan, var det svåra tider i Barcelona med svält och bombningar. MIGUELS äldsta bror försvann och avrättades 17 år gammal. Miguel hade luftrörskatarr och låg sjuk hemma under många år, då lyssnade han mycket på radio. Han lärde sig engelska via BBC, English for foreigners. Och han upptäckte världen utanför Spanien via radion.

Miguel kom till Sverige 1953, han körde hit på motorcykel tillsammans med sin vän Carlos. Planen var att resa till Edmonton i Canada och arbeta med lantbruk och fåravel. Han hade redan ett visum till Canada. På grund av att hans vän Carlos blev ihop med en kvinna som sen blev gravid, så stannade Carlos i Sverige. Miguel blev också kvar i Sverige och

gifte sig 1965 med Ann-Marie och fick barnen Carl-Axel och Teresa.

Miguel hade en ingenjörsutbildning i telefoni- och radioteknik. Men MIGUELS första arbete i Sverige var som diskare på en restaurang i Stockholm. Han lånade böcker på biblioteket och lärde sig svenska på egen hand. Miguel fick också en anställning på Skivfabriken (AB svensk grammofonindustri) i Bro. Han jobbade hårt och förstörde ackordet. Skivorna gjordes av shellack, ett material som Miguel också använde till sina första båtformar.

Så småningom får Miguel anställning på LM Ericsson vid Telefonplan i Stockholm, som översättare av handböcker i telefoni. Där stannade han i många år. Miguel översatte från engelska till spanska och senare även från svenska till spanska. Utöver engelska och spanska talade han flytande italienska och franska. Sedermera lärde han sig även ryska.

Det var Arvid Laurin som ritade L31:an och L38:an. Men det var Miguel Soler som byggde formarna och organiserade självbyggandet av båtarna i plast.

Det hela började när Miguel arbetade som översättare på LM Ericsson på 60-talet.

I början på 60-talet läste Miguel boken ”Segla för livet” om en estnisk familj som köpte en segelbåt i Alby och seglade till Amerika. Detta för att de var rädda att Sovjet kunde begära dem utelämnade eller starta krig med Sverige. Fler och fler anslöt sig till flykten och till sist var de 14 personer i den lilla båten.

Denna bok blev en stark inspirationskälla för Miguel och han började drömma om ett eget byggprojekt.

På ett småbåtsvarv fick han syn på en L32 och blev förtjust i båttypen. Miguel tog reda på konstruktörens namn och 1965 träffade han Arvid Laurin för att diskutera ritningar och byggplaner. Laurin berättade att bygggrätten till L32:an tillhörde Malmö Flygindustri men att Miguel kunde få köpa ritningarna till den legendariska Laurinkostern Casella II för 500 kr.

I en gammal verkstadslokal utan el på Mörkö startade 1966 Miguel arbetet av formen till L31:an i samråd med Arvid Laurin. Han tillverkade en honform av gips, juteväv, hönsnät, bräddor och masonit mm. Ett mycket komplicerat arbete.

Efter tre månaders slit, nästan dag och natt, kom han på att i stället tillverka en hanplugg (som brukligt är). Miguel tog då en slägga och slog sönder den första honformen. Skam den som ger sig. Snart var Miguel i gång med en hanform, en plugg. Det är som sagt mycket arbete att tillverka en form av hög kvalitet.

När formarna var klara flyttades de till en större lada på Ekholmsnäs på Lidingö. Pluggen till däck, ruff- och sittbrunnsformen är MIGUELS egen design.

För att tillverka kölen kontaktade Miguel Frithiof Gustafsson på Rosättra varv och fick låna kölplugg från Casella II. Kölarna med vikten 2200 kg göts i Eskilstuna.

Efter ca 25 byggda båtar i ladan på Lidingö mellan 1968 - 1973 flyttades formarna till Allemora vid Riala-Sättra.

Sen gjorde även Miguel version två av L31:an med lite rundare kanter på ruff- och sittbrunnslayout, mindre sittbrunn, tjockare akterstäv, välvt däck, högre fribord samt blyköl med 300 – 400 kg mer vikt. Cirka fem L31:or av version 2 har hittills blivit byggda. Totalt finns cirka 35 L31:or.

I början av -70 talet blev Arvid Laurin kontaktad av några som önskade en större Laurinkoster. Arvid ritade då L38 och Miguel föreslogs som byggherre. Miguel nappade och i Allemora byggde Miguel skrov- och däckformar. Han hade ju vanan inne och formarna byggdes på liknande sätt som till L31.

Mellan 1971 och 1998 har det byggts 12 st L38:or.

Miguel hade stor teknisk begåvning och gillade hårt arbete. Men han hade också stor glädje av alla möten med nya människor som kom för att bygga sina båtar. Som person var han generös och delade med sig av sin kunskap.

Tack vare MIGUELS hantverk är de många seglare som lyckats genomföra sina långseglingar på oceanerna i en L31 eller L38. Tack Miguel, för att du har medverkat till mycket sjösäkra och snabba båtar. Dessutom är de vackra och vila ögonen på.

Miguel ägnades sig med mycket annat än båtbyggande också.

Han låg gärna i soffan och läste böcker om matematik, elektronik, antropologi, fysik och filosofi.

Att vara i naturen var också en stor del av MIGUELS liv.

I Barcelona var han med i en simklubb, då han läst att hans luftrörskatar kunde bli bättre om man badade kallt och gymnastiserade. Och det blev även fridykning och dykning med tuber. Luftrörskatarren försvann. I Sverige simmade han ofta i sjöar och i simhallen.

I Pyrenéerna och i Montserrat klättrade han mycket i bergen tillsammans med vännen Raymond som lärde upp Miguel. Raymond var en vågad klättrare och satte upp katalanska flaggan i toppen på ett berg under Francos tid.

Miguel älskade att cykla. Han brukade köra till Haga kyrkogård och parkera där. Sen tog han sin liggcykel och cyklade runt i Stockholm. När han fyllde 60 år åkte han till Gotland och cyklade.

Han vandrade mycket i skogen, men gärna också i fjällen. Varje år blev det en tur till Norge. Och på vintern bar det av till fjällen för längdskidåkning.

Miguel saknas främst av familjen med barnbarn och släktingar i Spanien. Många vänner har gått bort före honom.

Naturligtvis är vi många Laurinbåts seglare som skänker våra tankar till Miguel.

Torbjörn Bragderyd g/m  
Laurinkostersällskapet

## Medlemskap i Laurinkostersällskapet.

Vill du bli medlem?

Årsavgift 150 kr betalas till plusgiro 4683575-7.

Påminnelse om betalning!



Solnedgång över Ingaröfjärden. Foto T. Arnborg

Nedan fortsätter Åke Somnells berättelse i originalformat.



## Med Miss My jorden runt

### Etapp 18: Queensland Syd

#### Förberedelser

Det är nu juni 1987. Miss My ligger upplagd i Caboolture strax utanför Brisbane. Jag har varit hemma i Stockholm sedan september förra året och har jobbat en del med att undervisa i flygtaktik på arméns och marinens krigsskolor. En annan verksamhet har varit att försöka hitta en lämplig besättningsmedlem för den årslånga etappen mellan Australien och Medelhavet. Birgit kommer att vara med ett par månader på turen norrut från Brisbane – men sedan måste hon vara hemma och jobba. Vis av erfarenheter - både egna och andras – då det gäller att ta ombord okända personer som besättning, är jag nu försiktig med urvalet.

Jag lät på olika vägar sprida besättningsbehovet – och jag är helt övertygad om att jag hittat rätt person. Det är Olof Svenungsson, som varit skolkompis med Birgits systerson Tomas i Uppsala. Olof har just avslutat sin gymnasieutbildning, har skepparutbildning och ett gediget seglingsintresse. Olofs föräldrar bor nu i Härnösand, där pappan är domprost. De är också måna om att besättningen kommer att passa bra ihop, så de har varit på besök för att ”kolla läget”. Resultat: godkänt.

Olof var inte helt utan konkurrens om ”jobbet”. En kväll ringer en ung dam som presenterar sig som Carola, 19 år, från Alingsås. Ryktet hade nått henne – och hon är intresserad av att ”mönstra på”. Jag undrar om hon inte tycker att det är lite vågat att ge sig ut på en så lång tur med en okänd karl. ”Ingen fara, jag har tränat karate”, säger Carola. Hon verkar vara pigg på äventyr – men nog ändå inte riktigt lämpad för uppgiften. Jag försöker vara finkänslig och menar att min fru nog skulle bli lite orolig om jag har en ung dam ombord på en sådan färd. ”Orolig” – säger Carola – ”det är inget mot vad min mamma skulle bli!”

Den 9 juni är det dags för Birgit och mig att styra kosan söderut. Vi reser med Alitalia via Singapore och Melbourne till Sydney. Ett par dagars uppehåll i Singapore är en upplevelse – med besök på djurpark och Raffels Long Bar med tillhörande ”Singapore Sling”.

Vi hade ju kommit överens med Kay och Arne Jansson om att stanna till hos dem i Sydney när vi passerar. Vi möts av Arne på flygplatsen och tillbringar några dagar i deras mysiga hem. Andra gäster bjuds in – bland andra får vi träffa Lars och Helen Frostell, som sedan många år bor och verkar i Sydney. Lars är bror till Kalle Frostell, som vi känner från Flygvapnet – där han är reservofficer.

Vi hinner med en del sightseeing runt Sydney och imponeras av Jackson Bay med inloppet till staden. I samband med den turen blir vi utsatta för ett inbrott i bilen, som för en kort stund lämnas på en P-plats. En väska med pengar och kontokort



En Singapore Sling

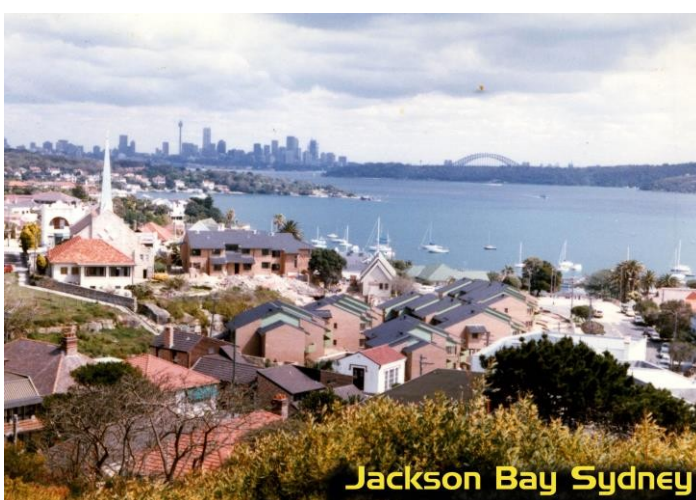
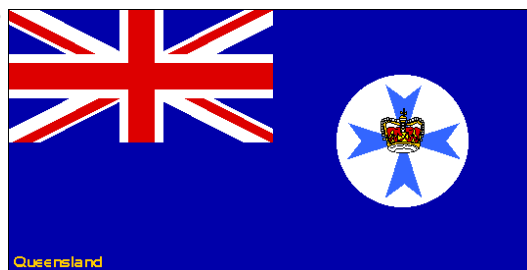
inlåsta i bagageutrymmet försvinner – liksom Kays väska med nycklar till Janssons hus. Vi polisanmäler inbrottet – och får några ord till tröst: ”De kommer troligen att lånsa på kontanter och sedan kasta resten.” Den polismannen visste vad han talar om – på kvällen ringer någon från polisen och meddelar att en dam hittat grejorna – utom pengar - under en bil i ett parkeringsgarage. Vi anmäler förlusten – cirka 5000 SEK – till försäkringsbolaget och hoppas på en positiv handläggning. De pengar som eventuellt kommer oss till del vill vi ha sända till konsulatet i Brisbane.

Olof är på gång lite efter oss. Han skall också stanna till i Sydney för besök hos en kusin med familj. Vi får ett telefonsamtal från dem till Janssons. Olof flyger med indonesiska Garuda - det har inträffat något tekniskt fel och han har ”fastnat” en dag i Jakarta och en i Melbourne.

Efter Sydneybesöket tar vi oss med nattbuss upp till Brisbane – och tåg till Caboolture. Vi välkomnas av Montagnes, som plockar fram våra ”värdeprylar” ur gömslorna. Miss My, som är i god form efter sommarvilan, hälsar oss också välkomna och vi installerar oss genast ombord, där hon ligger på land. På Montys Marina är det liv och rörelse – det är ett flertal långtradare som förbereder vidare färd nu när den ”farliga” säsongen är över.

En dag åker vi in till Brisbane för besök på svenska konsulatet. Vi blir glatt överraskade – de önskade försäkringspengarna hade kommit. Hipp, hurra!! Så träffar vi både James och Simon Stodart och blir inbjudna till en sorts mottagning på kvällen. Där träffar vi många trevliga människor – och även en del svenskar.

Under dagen i Brisbane hinner vi ta en tur ner till området där Miss My låg bunden vid en cementpåle förra året. Här gör vi också en trevlig bekantskap – det är paret Siv och Roger Järsäter med dottern Rosita, 1½ år, ombord på Laurin-37:an ”Lady Rosi”. De har nyligen anlänt från Nya Zeeland, där de tillbringar sommaren. Järsäter, som kommer från Stockholmstrakten, hade lämnat Sverige ett år före oss. De är i 35-årsåldern och hade gjort sig av med sina respektive verksamheter för att långsegla. De hade då inga barn – men i Panama konstaterades att Siv var gravid. Beslutet blev att fortsätta. På Tahiti gjordes ett uppehåll och där föddes ett flickebarn: Roger, Siv och Tahiti blev Rosita! En gullig liten krabat, som står och håller sig i mantåget då en förbipasserande båt river upp svall.





När vi träffar dem har de – mest för Rositas skull – bestämt sig för att avbryta seglandet och har uppdragit till en mäklare att sälja båten. Vi får köpa en uppsättning sjökort över Australiakusten samt ett harpungevär, som de inte anser sig ha någon användning för.

Så anländer Olof lite försenad till Brisbane och vi möter på flygplatsen. Vi tycker det känns betryggande att ha honom med oss. Han installeras direkt ombord och får sin kojplats i förpiken – bl a tillsammans med en stor rund flätad korg, som vi inköpt på Tonga.

Sjösättningen sker odramatiskt med hjälp av samma hjulvagn som vid upptagning. Vi har nu bara några dagar kvar till den planerade starten på turen uppåt Barriärrevet. Jag utnyttjar möjligheterna till att intervjua några av seglarna som har lokalkännedom över i första hand Australiska östkusten. Det är främst Bob Page som nu har anlänt med sin "Wirrinya". Jag lärde känna Bob i Suva Fiji – efter att han gått på revet där utanför. Bob är hemmahörande i Everton Park – en förort till Brisbane, så han känner väl till kusten här.



Sjösättning hos Montys

### **Caboolture-Bundaberg**

Så är det söndag den 28 juni – och dags att lämna Caboolture och trevliga Montys Marina. Vi måste passa högvattentiden – 10.30 lokalt – för att klara passagen genom Caboolture River. Dessförinnan har Bob varit ombord för avskedsfika. Bob är ju radioamatör, så vi bestämmer tider för kortvågskontakter. En annan båtgranne är Bruce – från Oregon – ombord på "Merryman" – och han pinglar i skeppsklockan när vi kastar loss klockan 10.00.

Det är med nöd och näppe vi kommer igenom de två grunda passagerna – vi är nere med kölen i dybotten två gånger – men kommer loss. Vädret är soligt och lugnt – men lite kyligt. Det är ju ett stycke in på vinterhalvåret här. Skall bli skönt att komma norrut mot värmen.

Ute på Deception Bay får vi en krabbtina i propeller och roder. Det innebär premiärbad och några dykningar i Stilla Havet för Olof, som får loss linorna.

Vår avsikt är att gå utanför Bribie Island och göra ett nattkör upp till Frazer Island. Vi räknar med att vara där vid 10-tiden och därefter gå innanför Frazer vid högvatten.

Ute vid Bribie slår jag igång satnaven – men något är gale. Den visar senaste fix – men inget annat. Fartfelet blir också stort speciellt på nord-sydliga kurser.



Mot nya djärva mål...

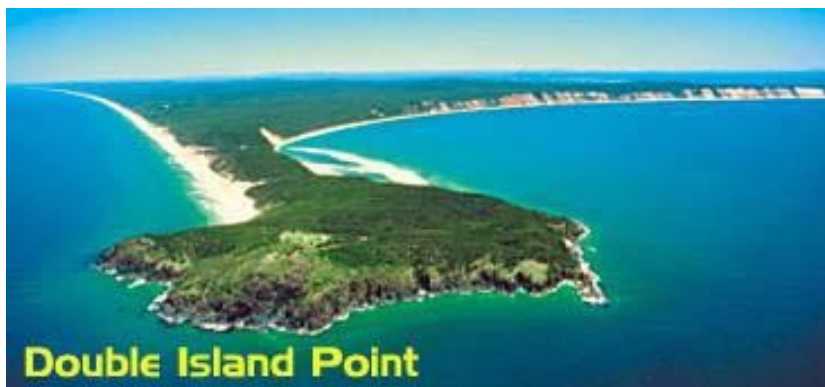
Först vid 17-tiden har vi fått lite vind och motorn får vila. Den glädjen blir inte långvarig – en timma senare är det dags för Yanne igen. Måndagen kommer med rejäl vind – det blir segelexercis mitt i natten. Kryssflock och ett rev i storen ger bra fart. Vi går utanför ”The Sunshine Coast” – solskenet nu ersatt av fyrar som gör det lättnavigerat. Vi kommer fram till Wide Bay söder om Fraser Island strax före gryningen. Utanför fyren vid Double Island Point drejar vi bi ett par timmar för att passa högvatten vid den trånga passagen Wide Bay Bar mellan Frasers sydspets och fastlandet. Uppehållet inkluderar även en förhoppning om lite lugnare sjö när vi skall gå in där.

Varifrån kommer då det underliga namnet ”Double Island Point”? Jo, det är förståss James Cook som varit framme igen. Udden döptes fredagen 18 maj, 1770. Cook skriver i loggboken att han upptäckte land, som såg ut som två små uppstickande öar framför ett jämnhögt bakomliggande land och med vita klippor på norra sidan om udden.

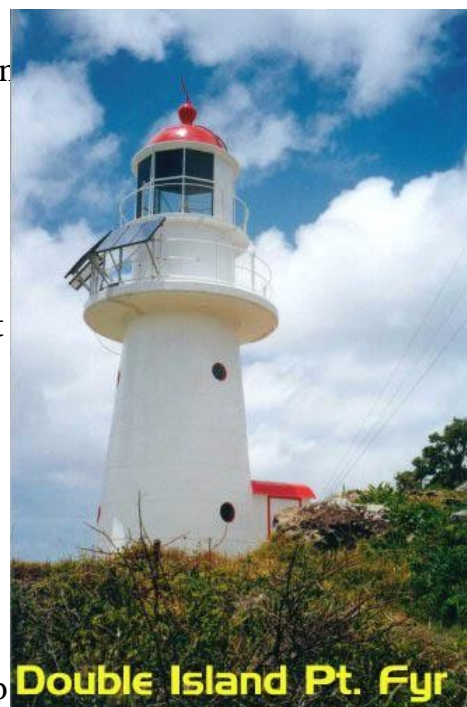
Fyren på Double Island Point färdigställdes 1884. Den är endast 12 meter hög – men står på klippan och är 96 meter ö h. Udden är en populär utkikspunkt då det gäller att spana efter valar, vilket man gör säkrast under perioden juli till december. Den perioden börjar närma sig nu – men vi ser dock inte till några valar.

Strax utanför Double Island finns en formation av fyra vulkaniska toppar som nått och jämt når vattenytan. Området kallas Wolf Rock – också en konstig benämning eftersom där knappast lär finnas några vargar. Platsen är emellertid en av de mest populära för dykning och det man speciellt lär kunna se är gråhaj. Vi ser varken klipporna eller hajar – och fortsätter i skumpig sjö upp till Wide Bay Bar. Ensmärken är väl synliga och vi fortsätter motrande in mot den vinglande passagen. Dagen är helklar men luften är sval i den friska frånlandsvinden.

När vi svängt norrut i Great Sandy Straits kan vi segla igen. Det är till en början besvärligt med navigeringen bland alla sandbankar – men det blir bättre längre norrut, där fyrar och ensmärken ligger tätare. Fraser Island, som nu ligger på vår styrbordssida, verkar inte särdeles inbjudande. Ön sträcker sig i nord-sydlig riktning 120



Double Island Point



Double Island Pt. Fyr



Sandhögen Fraser Isl.



kilometer utmed Queenslandskusten – och är världens största ”sandhög”. Här finns emellertid alldeles speciella ekologiska och biologiska resurser och ön är därför inskriven i Världsarvslistan.

Frampå eftermiddagen ser vi en gammal brygga vid en liten ö och vi försöker lägga till för att ”natta”. Det visar sig inte vara så enkelt – bryggan står på långa och slippriga pålar, så vi ger upp försöket och fortsätter ytterligare fyra timmar upp till Woody Island, där vi ankrar på fem meters djup klockan 19.50. Det känns befriande att kunna kasta ut kroken i en lugn bukt och slippa bekymren med att ligga och skava mot någon otrevlig brygga.

Det har alltså blivit en ganska lång första etapp från Caboolture - 150 sjömil. Vi är ganska trötta och Olof har dessutom lite ont i huvudet.



Det är nu tisdag 30 juni med tidig väckning. Alla är emellertid pigga efter en lugn natt. Med morgonen kommer sydvästvinden tillbaka – och vi är klara för avgång klockan 06.30 – just i soluppgången. En fin segling ut från Great Sandy Straits – väl markerat med bojar. Så är vi ute på Harvey Bay, som vattnet kallas innanför Fraser Islands norra del, och sätter kurs 314° mot Bundabergsområdet. Staden Bundaberg



ligger några sjömil uppströms Burnett River, så etappmålet är Burnett Heads vid utloppet.

Vi knegar på i fint väder och kommer fram till Burnett Heads klockan 16.50. Marinan är ombyggd i förhållande till de uppgifter som finns i "Lucas Cruising Handbook", så det är lite svårt att känna igen platsen. Vi ankrar och jollar iland samt anmäler oss hos "Air Sea Rescue", som samordnar sjö- och flygräddning. Det är vad jag uppfattar en efterföljare till "RAAF Marine Section" från WW2. Det är fri ankring i hamnen och inga formaliteter. Vi inhämtar väderprognos – och får information om att väderrapporter sänds på VHF kanal 81.

Framåt kvällen jollar vi in till Blue Water Club för att ta en drink. Klubben motsvarar inte våra förväntningar – den verkar vara en sorts fiskeklubb och är i det närmaste folktom.

Onsdag 1 juli - och vi är stillaliggande i Burnett Heads. Vi försöker hitta någon som kan reparera den bensindrivna generatoren, som lämnar 220 volt för amatörradion. Den har krånglat en tid och bidragit till att radiokontakterna blivit osäkra. Satnaven har nu lagt av helt, så vi försöker även få kontakt med en representant för "Walker". Ingen framgång i Burnett Heads, så vi tar buss in till Bundaberg. Det är något av "wild west" över stan – och lika illa här beträffande reparationsmöjligheter. Vi får nöja oss med lite inköp av blandat slag. Jag besöker "Air Sea Rescue" på återvägen och får en positiv väderprognos för morgondagen.

### **Bundaberg-Great Keppel**



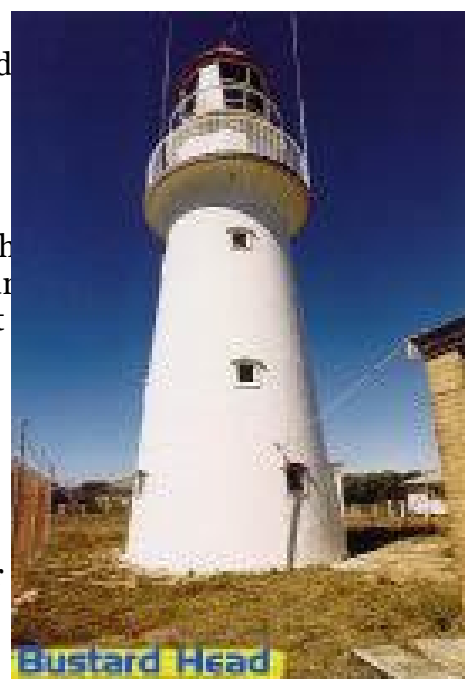
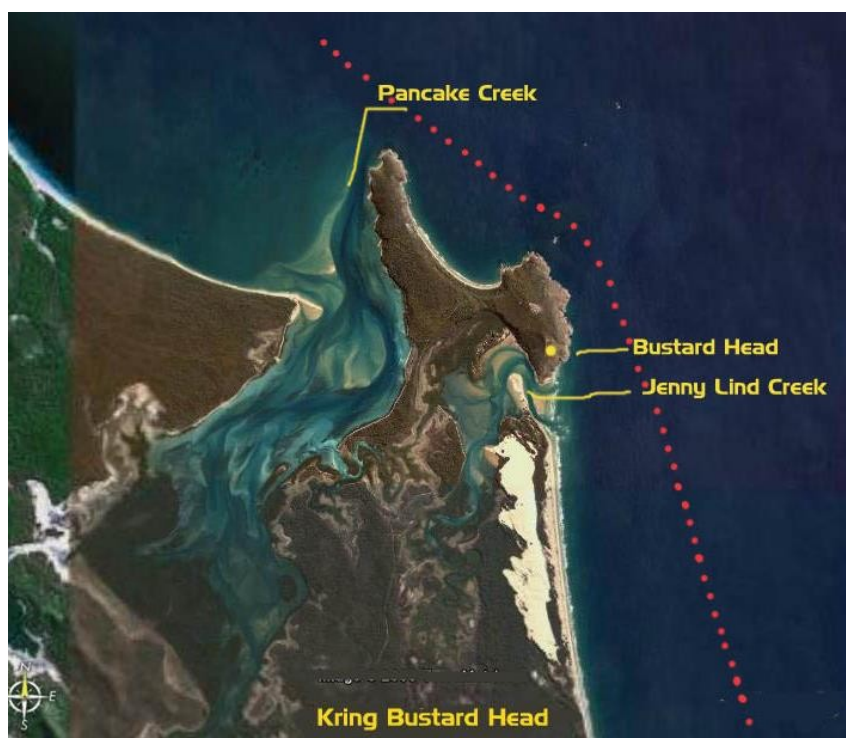
Torsdag 2 juli med revej 06.00 och avgång direkt efter en rejäl frukost. Vi motrar ut och rundar det grunda området norr om flodmynningen. Så får vi bra seglingsvind, som tyvärr vrider efter ett tag – avtar och blir platt läns. Ett gäng delfiner hälsar på och håller en liten uppvisning när vi passerar Stenbockens vändkrets – ”Capricorn”. Det är första gången Olof ser deras show – nu speciellt uppmuntrande och liksom ett löfte om varmare vatten. Nu avser vi gå direkt upp till Great Keppel Island, där vi bör vara imorgon eftermiddag.

På eftermiddagen försöker jag få kontakt med ”Air Sea Rescue” på kanal 81. De har en station på Round Hill (VN4BN). Jag får inget svar – men en båt som heter ”Joe Ann” reläar och jag får väderprognosen: ”10-15 knop vridande mot ost. Högtrycksrygg över Queensland”. Joe Ann meddelar att det är kanal 82 som gäller här norröver.

Lite senare passerar vi udden Round Hill Head. I området finns några platser som - i likhet med många andra här i Australien - har underliga namn. Strax söder om Round Hill finns de två små städerna ”1770” och ”Agnes Water”, som nu är utgångsplatser för surf- och dykturer i området. År 1770 landsteg James Cook här första gången i Queensland – därav detta underliga ortnamn. Skonaren ”Agnes” gick förlorad på reven här 1873. Området är det nordligaste av de mest populära surfområdena – norröver finns Stora Barriärrevet, där det mest är dykning och fiske som gäller.

Solen går ner just när vi passerar Bustard Head med ett av de första fyrtornen i Queensland - färdigställt 1868. Platsen ligger ödsligt och är beryktad för de många olyckor och annat elände som under åren drabbat fyrvaktarna och deras familjer. Under fyren ligger Jenny Lind Creek – ett omtyckt strövområde för turister - och lite norr därom finns Jenny Lind Break. Vi vet inte hur Jenny Linds namn kommit hit. Om hon inte själv varit här – vilket inte är troligt – kanske någon beundrare namngivit platsen. På norrsidan av Bustard Head finns Pancake Creek. ”Pancake” hette en kutter, som lär ha ankrat här 1862. Det finns alltid någon förklaring till namnen - fastän ofta långsökta.

Efter Bustard går vi ut ett stycke utanför Pancake för att undvika ett grundområde. Vi klarar den manövern





med hjälp av sektorsken från två fyrar. Det är lätt att nattsegla trots en del områden med rev – fyrar täcker hela kusten. Så just här och med bra sikt saknar vi inte satnaven speciellt. Vi motorluffar ända till efter midnatt, då en sydostvind springer upp. Först är den ganska svag men vrider senare till syd och friskar i. Under Birgits nattpass får vi platt läns igen – något som hon inte är förtjust i. Jag tar ner storen och det går bra undan för enbart genuan ända upp mot Great Keppel Island.

Vi går runt Keppels västsida och in mot bukten på nordsidan, där vi hittar en fin ankringsplats över långgrund sandstrand. Klockan är 10.45 när vi är framme efter en "normal" dygnsetapp från Burnett Heads av 130 sjömil. Här ligger ytterligare ett tiotal segelbåtar för ankar.

Great Keppel Island kallas Wappaburra av aboriginerna – det betyder "rastplats". Det kan stämma även med dagens förhållanden – här finns massor av "resorter" och andra turistställen. Ön har ingen hamn men väl en flygplats för småflyg, som har skytteltrafik till den större flygplatsen vid Rockhampton på kusten 55 kilometer bort.

Vi har ankrat utanför den största "resorten", som heter "Contiki Great Keppel Resort". Olof och jag jollar in dit och tittar på parasailing, fikor och "lånar" regnvatten. Det är ont om vatten på ön, så vi tycker det är säkrast att inte fråga... Olof hinner också ringa till någon bekant i Uppsala.

Ombord igen blir det lite jobb – jag reparerar koaxkabeln för antennen till amatörradion. Jag lyckas också få igång generatoren. Uteffekten blir hyfsad, men ingen av de "ordinarie" gubbarna hörs i etern. Vinden friskar i ytterligare och vi ankrar om till östra delen av bukten.

Lördag 4 juli börjar som arbetsdag –



Great Keppel Island i sikte



Great Keppel Isl. Satellitfoto



Vattenbåten Keppel

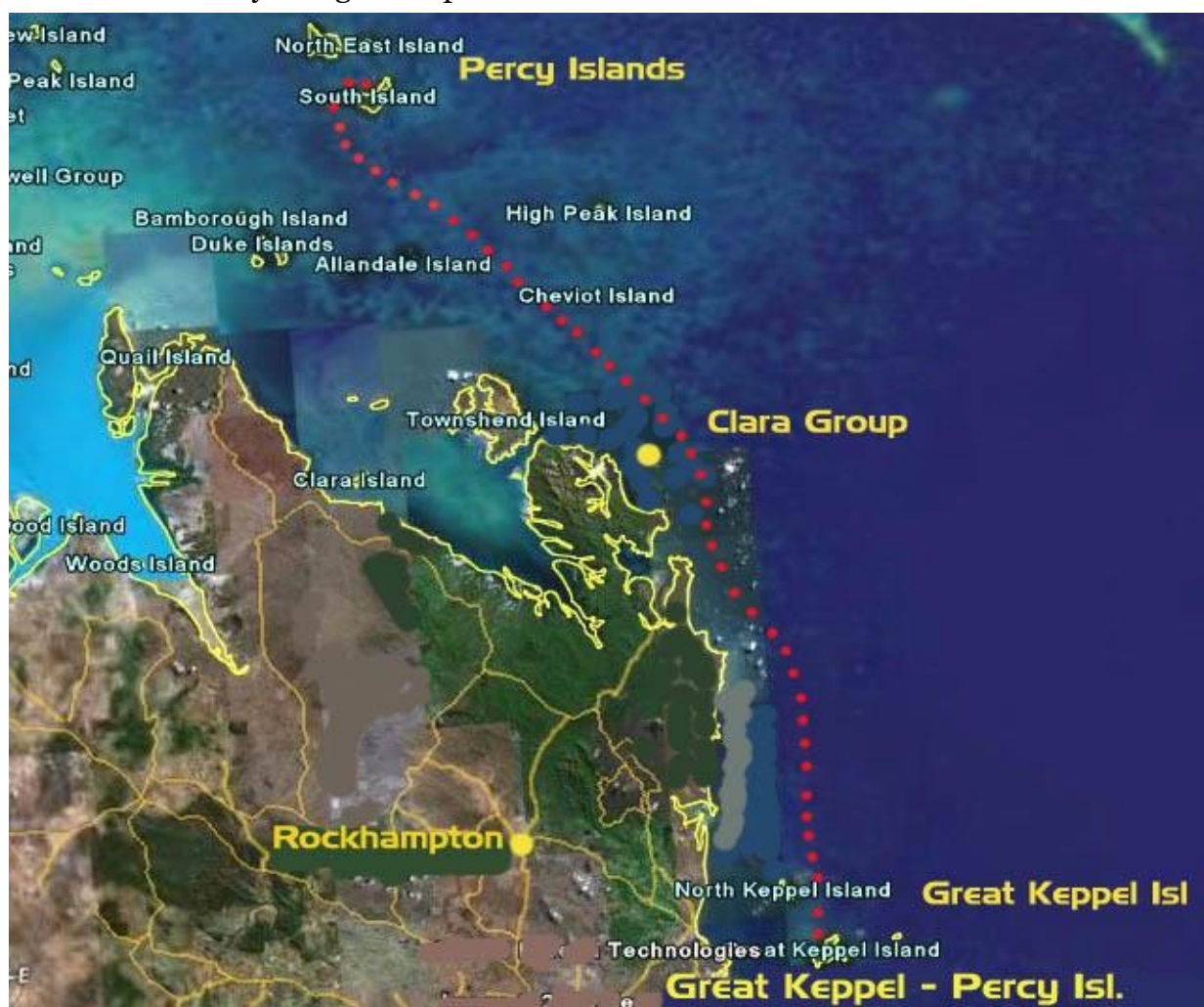


jag reparerar segel och Birgit syr påslakan. Efter lunch/middag är vi klara att fortsätta färden.

### **Great Keppel-Scawfell**

Klockan är 15.00 när vi drar upp ankaret och sticker iväg för ett nattkör upp till Percy Islands – en distans på 100 sjömil. Vi är vana vid att vindarna skiftar i riktning och styrka – det är inget undantag idag. Vi får ostvind – som faktiskt stämmer med prognosen – och seglar ett tag men blandat med motorgång. Vid midnatt blir det platt läns och ökande vind – på Birgits nattpass förstås! Olof byter pass med Birgit – och vi tar ner storseglet.

Det är mera sparsamt med fyrar här norröver. Månen är halv och uppe halva natten, så någon hjälp med sikten får vi. En fyr är strategiskt utplacerad vid Clara Group – men den har endast 10 sjömils lysvidd. Efter den passagen går vi utanför Townshend Island – ytterligare en plats som fått sitt namn av James Cook.



Tidvattenströmmarna är ovanligt kraftiga i området – upp till 2 knop. Jag har inga tidvattentabeller för den här kuststräckan, vilket ju är en miss. Före gryningen blir vi satta ganska kraftigt åt väster – som tur är inom ett relativt fritt område. Percy Islands består av en grupp på tre små öar – South, Middle och North. Alla typiska öar innanför Stora Barriärrevet. Vi går in och ankrar på South Islands nordsida – väl skyddade för vind men med märkbara tidvattenströmmar. Det vi ser är en ödlig vit söderhavsstrand. Ön är – såvitt vi kan se – obebyggd men lockar ändå turister – bland annat för att här förekommer en stor koloni av Dugonger – eller vanligare kallade

sjökor. Uttrycket kommer givetvis från att de betar som kor – fastän på havsbotten. De är egentligen mera släkt med elefanter än andra liknande däggdjur i havet. Dugong är Malaysiska och betyder översatt "sjöjungfru". Det är ju också ett bekant uttryck – även om man inte utseendemässigt direkt förknippar en sjöjungfru med en kossa.



Här är vackert förvisso – men vi ser inga sjöjungfrur och har inte haft för avsikt att stanna länge på den här platsen. Vi vill nå Scawfellområdet så fort som möjligt.

Distansen dit är 75 sjömil. Väderprognosen förespår emellertid under dagen ökande sydstvind upp till 25 knop. Det verkar lugnast att stanna över till i morgon.

Måndag 6 juli. Vindökningen kom inte som förutspått, så vi väljer att gå vidare norrut mitt i natten. Först motorgång några timmar – men vid 4-tiden kommer vinden. Vi seglar för lilla genuan. Miss My går lugnt och fint och det är på det hela en uppfriskande tur. Vi har ju hittills gjort åtskilliga nattetapper utmed Queensland – men förmodligen är denna den sista på ett tag, eftersom det blir trånga vatten norröver – Barriärrevet kryper allt närmare kusten.



Scawfell är en granitklippa med branta kanter och ligger 60 kilometer nordost om Mackay. Nordsidan har en djup och välskyddad vik, dit vi anländer och ankrar klockan 13.50. Vi sällar oss till

ett totalt andra ankarliggare. Efter en stund kommer ex-finnen Timo Kallioheimo med svenske besättningsmannen Peder Ekemuhr från Moholm ombord. Det blir fika och mycket snack. Timo har byggt sin fina båt själv och har sin mamma i Finland. Birgit får telefonnumret till mamman för att ringa och hälsa efter hemkomsten.

Vi kan se kraftiga vindbyar uppe på öns höjder – men här ligger vi lugnt. Prognosen hotar med vind upp mot 30+ knop, så vi lär få rida ut det ovädet här.