



Nämndöfjärden. Foto Torkel Arnborg

Innehåll: Årets möten - Ordföranden har ordet – Redaktör – Laurinkostern av Per Runhammar - Medlemmarnas båtpresentationer och ägarlängder – Tips/Laurin till salu – Medlemskap – Fortsättning Åke Somnells L28 "Miss My" jorden-runt.

Årets möten

- 5:e juni. Sommarträffen med båt i Norrviken vid Runmarö är inställd!
- ☞ 4:e september. Höstträff med båt i Finnhamn.
- 20:e november. Årsmöte.

Ordföranden har ordet

Nu ser vi framemot ljusare tider!
Tänk vad tiden går fort även om det inte varit en så rolig tid. Det är nu ett år sedan vi bestämde oss för att inte genomföra vårträffen i Norrviken på Runmarö och nu står vi inför samma sak i år igen. Vem kunde tro att det skulle ta så lång tid att få bukt med pandemin?! Man får glädja sig åt att vi blivit så duktiga på att koppla upp oss på digitala möten, bl a vinterträffen då Eva och Tobbe berättade i flera timmar om fantastiska seglingar och roliga händelser i Karibien. Webbmöten är nog något som kommer att följa oss in i framtiden och länka oss samman oavsett var vi befinner oss.

Kom ihåg att skriva till oss om din båt och era äventyr stora som små. Har du ett bra recept eller en bra hamn så låt oss få veta hemligheten.

I skrivande stund har påskhelgen bjudit på fina båtfixardagar i betydligt bättre väder mot vad man lovat från början och med

facit i hand blev det bara en dag som ställde till det för de som lackat.

Nu planerar vi för fantastiska seglingar i hemmavatten även detta år och önskar Er en skön seglingssäsong.

Håkan Lundgren



Foto: Torkel Arnborg. Måsen undrar också om segelsäsongen har börjat?

Red.

Ett förtydligande, alla behöver inte författa långa beskrivningar, även om vi gillar att läsa om spännande rutter, bra förtöjningsplatser och upplevelser med den älskade båten. (Eller den man svär ve- och förbannelse över!) Tack vare min presentation fick jag hjälp av Fredrik Ekström att hitta den far och son som seglade jorden runt med Pamina. Sonen Mats Bengtsson på Dalarö var andre ägaren. Han korsade Atlanten med fadern Kjell, som sedan ensam fortsatte jorden

runt. Båtpresentationen är en del av dig, den kan vara koncis, och/eller utförlig. Kortaste alternativet är att ni endast skickar in ägarlängden med datum för köp, sälj, olika ägare med årtal, större reparationer, och positiva/negativa upplevelser med båten samt några bilder. Saknar ni bilder eller har problem så ring mig. Vi kan göra en telefonintervju, eller träffas så snart vi är vaccinerade. KCA

Följande artikel av Per Runhammar publicerades ursprungligen i artikelserien "Svenska segelbåtar" i tidningen På Kryss. Vår medlem Henrik Smitterberg kom i kontakt med författaren som gav sitt godkännande att publicera dessa två artiklar även i vårt Laurinkosterblad. Informationen om kosterbåtar och vår hedersmedlem Göran Cederström som alltjämt är "still going strong", vill vi inte missa. Nästa artikel om Göran Cederström av författaren Per Runhammar kommer i augustibladet. *Red. KCA*

Laurinkostern

En koster, om man med det menar en båt byggd efter koster-regeln, är en formalisering av det sunda förnuft i förhållande till vädrets och havets makter som rådde i gränstrakterna mellan Sverige och Norge under 1800-talet. En koster har rund akter och utanpåhängande roder och när man tittar på den i profil noterar man den raka eller konvexa linjen mellan stäv och köl. Man tar inte miste på en koster.

Om Kostern är en form med tvingande regler, som till exempel den klassiska musikens Requiem, så är Arvid Laurin dess främste uttolkare, dess Mozart. Han tolkade formen, läste in att kosterbåtarna skulle vara smala för att bli snabba och han la till ett valdäck som förstärkte intrycket

av en stark, sammanhängande kropp, en cylinder som vrider sig i vattnet men aldrig helt ger vika, som pressar sig fram. Han ritade mängder av kostrar som byggdes i trä av skickliga hantverkare.

Sen kom sextiotalet. På Malmö Flygindustri ville man hänga med i den nymornade fritidsbåtsruschen. Planen var att bygga i plast, med den gamla Laurinkostern och atlantkappseglaren Casella II som plugg. Laurin protesterade. Det nya materialet ger möjligheter till nya former, varför bygga en plastbåt med träbåtens begränsningar? Han ritade en ny, kraftfull tiometerskoster som blev arketyper för en långfärdsbåt och den fick heta L32. Än i dag är den och dess efterföljare i olika storlekar många sinnebild för en solid djuphavsseglare. Ett par år efter 32:an kom L28 - en favorit för ensamseglare med siktet inställt på Västindien.

Det är inte säkert att man vill äga en Laurinkoster, för det finns snabbare, lättare båtar som tar bättre höjd. Men det är ett privilegium att ha ett par stycken i klubben att vila ögonen på. På land står de som spända, starka muskler med den långa kraftfulla resningen från kölén upp till stäven, som mitt i ett språng, redan på väg.

Sen, när de sjösätts, försvinner de. I dubbel bemärkelse, dels för att Laurinkostrar ligger djupt och med dagens mått är små och försvinner rent visuellt mellan högresta, breda skrov. Men de försvinner också rent fysiskt, för Laurinkostrar seglas och seglas långt. Man ser dem i fjärran hamnar, med sittbrunnen full av långseglarnas attribut inklusive hemmabyggt vindroder, mantågsnät och stålbåge över sprayhooden. Sittbrunnen är liten, djup, och skålformad, som en kapsel. Rorkulten är kort och tjock och har oceanernas tyngd i sig även när båten ligger still. Ligger man bredvid en

Laurinkoster känner man vinden från världshaven.

Göran Cederström personifierade L28:an, de vinddrivna djuphavssluskarnas eviga farkost och överlevnadskapsel. Han lämnade brustna relationer och lärarjobb och seglade runt jorden i sin Tua Tua och skrev klassikern Från hav till hav. Det finns nog många sinnebilder av en så älskad båt, men en av dem är definitivt den av en ensam man, stående i sittbrunnen med ryggen mot samhället han lämnar, som ser sin båt obevekligt pressa sig fram genom vågorna mot ett annat liv.

Göran rundade jorden i början av sjuttioalet och han seglar fortfarande. I ännu en L28.

Per Runhammar

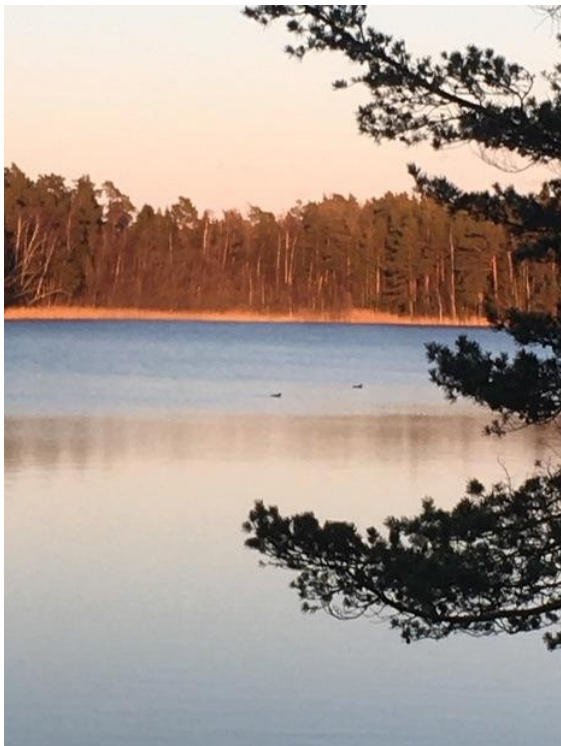


Foto: Göran Danielsson. Två storlommar på Björnträsket, Ingarö 10-04-2021.

Medlemmarnas båtpresentationer och ägarlängder

Håkan Lundgrens båt "Sirocco"



"Sirocco" är en L32:a, tillverkad vid "Malmö Flygindustri" år 1965. Hon är byggd i glasfiber med tillverkningsnummer 72.

Ägarlängden

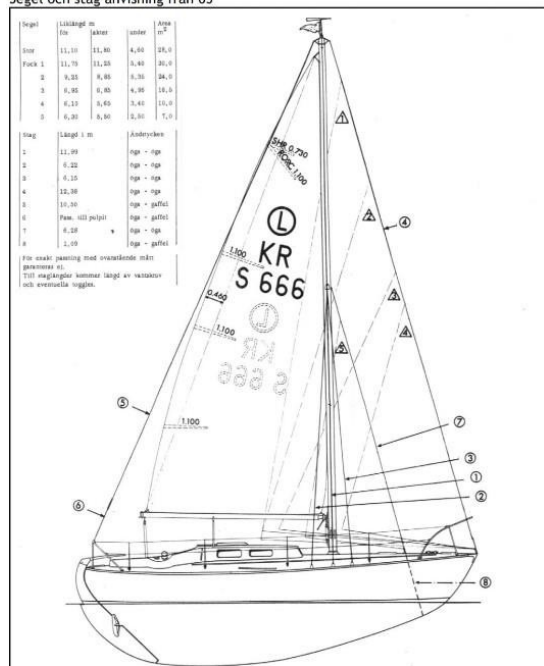
1965-1970 Förste ägare var Valter Liljevall

1970-1991 Uno Karlsson

1991-2006 Magnus Jansson i Karlskrona

2006- Håkan Lundgren

Segel och stag anvisning från 65



Segel

Storsegel	Terylene 330 g 28 kvm
Fock I	Terylene 250 g 30 kvm
Fock II	Terylene 250 g 24 kvm
Fock III	Terylene 330 g 17 kvm
Fock IV	Terylene 330 g 10 kvm
Fock V	Terylene 330 g 6,75 kvm
Spinnaker	Terylene 50 g ribbstop 70 kvm

2006 köpte vi henne och seglade hem första advent samma år. Tanken var från början att vi skulle ligga kvar, men det fanns inga båtplatser att uppbringa i närområdet, så det var bara att segla hem eller ta henne med kranbil. Vi valde att segla hem. Vädret var fint med en ca 8-14 m/s från SW. Allt gick fint och vi angjorde Nynäshamn 36 timmar senare.

Efter det har vi rustat henne successivt. Hon fick omgående nya segel, dynor, gasolspis med ugn, led belysning, kompass, alla fall och skot byttes till modernare material. Det blev mycket småfix att göra omgående.

2017 bytte vi ut motorn till en el-motor på 10kw, vilket fungerar bra. Det man skall komma ihåg är att har man el-motor, så seglar man mer som man gjorde förr, det vill säga alltid!

Vi monterade en badstege på babordssidan för att underlätta att komma ned och upp. Stegen är från "Båtsystem" och är en smal teleskopmodell som har fungerat bra.

2018 målade vi om skrovet med Epifanes polyuretanlack, vilket var välbehövligt. Det gick förhållandevis enkelt även om det var mycket jobb med slipning, spackling och grundmålning. Det blev en fin yta som är lätt att hålla ren.

Vi har behållit båten i original i mast och rigg, och inredning. Undantaget förra ägarens förändring av styrbords stick-koj, som fick ett skott så att det blir en egen hytt. Här låg hunden många gånger. I den hurts som tidigare var navigationsbord hade man gjort en djup och fin kyl som fungerar och rymmer massor av godsaker. Kylen drivs av en Isoterm och har säkert varit igång sen 15 år tillbaks.

Pentryt har mycket fina stuvutrymmen och där gillar vi särskilt alla slinger-skydd för glas och porslin. Skjutluckor håller allt på plats.

Salongen har också bra med stuvutrymmen både under kojerna och upp under durk där vi har skåp med skjutluckor. Runt det stora bordet sitter man ledigt sex personer. Bordslösningen med sina två rostfria stöttor är väl inte den bästa och smidigaste lösningen för att fälla upp och ner bordet, men det fungerar. Är det någon som har en bättre lösning så tas det tacksamt emot.

Under durk i salongen har vi 150 liter vatten och en 90 liter dieseltank som inte längre används. Kojerna är av Pullmantyp och kan fällas ner för att bli en bredare koj. Vi valde att göra dessa nya också, i samma tyg som salongskojerna, med ventilationsraster inunder. Detta ger en skön sov komfort natt efter natt. Flatmo har sytt alla våra dynor till 32:an, L-28 tidigare och Stortrissen. Så ni förstår att vi är nöjda med dem och kan varmt rekommendera!



Mellan salongen och förpiken har vi på styrbordssidan en bra PAR-toalett med hålltank i rostfritt med ett handfat. Även här finns det bra med skåp upp under däck. På babordssida finns det två garderober med bra utrymmen.

Förpiken har något korta kojor (1,85), men i gengäld så är det högt och luftigt. För att få ner lite ljus har man satt en däcksprisma framför luckan som ger mycket bra ljus. Även här är det hyllor upp under däck men utan luckor, vilket man kan sakna i hård sjögång. Under kojerna finns det gott om stuvutrymme.

Mast och bom är i original och byggd i glasfiber av Gustav Plym. Den har fungerat mycket bra. Jag trodde från början att vi skulle byta ut dem, men nu tror jag inte att man vill göra det. Arvid och Carl Frostrell

tyckte båda två att det var det bästa med båten.



På däck har vi 200 watt solpaneler fördelat på tre paneler. 100 watt går till laddning av motorns batteribank och 100 watt till förbrukare och det räcker bra för oss.

Ventilationen är en viktig punkt och de gamla "Tannoy" ventilerna börjar bli dags att byta ut men vi har inte hittat några bra att ersätta dem med. Vi skulle vilja ha stängbara och solcellsdrivna för att öka luftströmmarna.

Utrustningsmässigt har vi ett ankare i stäven på 10 kg med 10 meter kätting, likaså i aktern. Därutöver har vi ett 15 kg stockankare med 50 m lina och 5 m kätting, som kan vara bra att komplettera med när det blåser upp. Vi har även

mycket förtöjningslinor 2x5 m, 2x10m och 2x15 m.



Seglingsmässigt seglar hon fantastiskt bra, men man måste trimma seglen ordentligt eftersom hon är mycket känslig om man får för mycket buk i storen. Då blir hon tung på rodret och går inte så fort som hon ska. Vi har idag en 30kvm genua i laminatduk, vilket är en kompromiss och ger inte båten dess maxfart, men i gengäld är det en enkel hantering med att kunna rulla in och ut. På L28:an hade vi flera försegel, vilket gav en bättre höjdtagning, särskilt nu när man är latare. Vi har även en liten kutterfock på inre förstaget som vi oftast har hissad. Den fungerar som stormfock, men är perfekt även för till- och frånläggning.

Fredrik och Leena Ekströms båt ”Svinga”

Ägarlängd

1977-2000 Sven-Gösta och Inga Rundqvist

2000-2011 Jens Bjerregard Christensen, Stege, Mön

2011- Fredrik och Leena Ekström

1. Historik

Sven-Gösta Rundqvist från Göteborg beställde en L32:a av modell MKIII i halvfabrikat av Berg Marin i Karlskrona. Avsikten var att bygga sig och sin hustru en båt lämpad för en planerad jordenruntsegling. Sven-Gösta deltog som hantlangare vid plastandet av skrovet år 1977, och vid byggandet följdes varvets standard anvisningar, godkända av klassificeringssällskapet DNV (Det Norske Veritas).



Salongen med sjökoj till babord. Luckorna till sittbrunnen är extra kraftiga, ca 48 mm och med öppningsbart fönster för kontakt till sittbrunn.

Skrovet fraktades sedan hem till Göteborg, där Sven-Gösta färdigställde båten. Hon sjösattes första gången sommaren 1978 och döptes till ”Svinga”, efter Sven (Sv) och hustrun Inga (inga). På västkustmål betyder svinga också dyning, sjöhävning. ”Vi seglade Svinga på somrarna och byggde vidare på inredningen på vintrarna. Färderna gick till Skottland, runt Irland, längs sydkusten på England till Biscaya, till norra Frankrike, Tyskland, Danmark och Norge. Helt färdig blev båten inför seglingen till Västindien 1984-85.” berättar Sven-Gösta i ett mejl. Han hann segla 60000 sjömil med henne, tills hon såldes till dansken Jens Bjerregard Christensen från Stege, Mön år 2000.

Då Jens köpte Svinga, hade han också för avsikt att segla runt jorden med båten. Men då han träffade sin sambo, ändrades detta och istället seglade de kors och tvärs över Östersjön och runt dess kuster. Så

småningom kom de till insikt att en mera lätthanterlig båt för segling i mera skyddade vatten skulle passa deras behov bättre. Svinga blev stående på land i några år, innan vi köpte henne sommaren 2011.



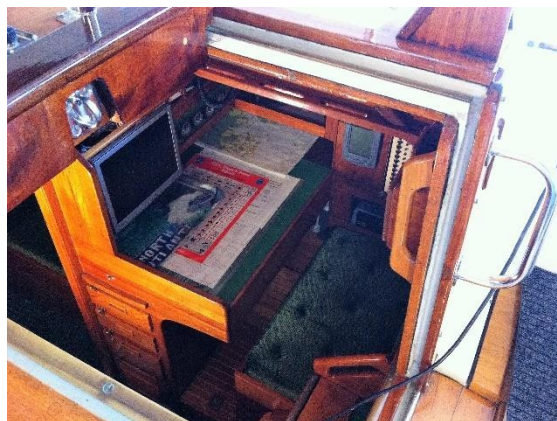
God gång och hon tål nu fullt ställ längre pga den större kölvikten.

För mig blev Svinga min fjärde laurinkoster, om jag inkluderar L32:an Diana som min familj hade under min uppväxttid. Självt hade jag tidigare ägt 3,2 ton kostern Lileca och 4,4 ton kostern Casella II. Valet föll på Svinga, då hon, trots det då synliga nedgångna skicket, visade sig vara väldigt välbyggd. Kvaliteten återspeglades i påkostade konstruktioner och i den minutiöst utförda träinredningen, av lång massiv 20-22mm teak. Den föll jag för direkt, känslan av traditionell gedigen träbåt.

2. Disposition av inredning och några ändringar jag gjort där

Inredningen är disponerad med traditionell skans, akterom denna toa till BB och garderob plus hyllor till SB. I salongen finns till SB en längsgående soffa/bred pullmankoj och till BB L-format soffa/koj med klaffbord innanför passagen föröver. Ovanför L-soffan finns en sjö koj under skarndäck. Salongskojerna är hela 205 cm långa, detta enligt Jens då Sven-Gösta var en mycket reslig man. Akterom salongen till BB finns ett u-format pentry med dubbla djupa diskhoar under bridgedäcket. Ett rejält navigationsbord till SB, som jag bräddat ut till bordläggningen, så att fullstora sjökort av all nationaliteter rymms

enkelvikta. Rymlig kart låda och hurts rymms under denna. Bakom bordet finns en bekväm navigationsbänk. Skottet mot sittbrunnen har en stoppad dörr, som samtidigt utgör ryggstöd för bänken. Bakom dörren finns ett skåp för t.ex. flytvästar, nödutrustning mm. Denna avdelning håller jag nu på att bygga om till stickkoj. Navigationsbänken kommer att fungera som huvudända för denna.



Navigationsbordet. Här har nu gjorts en öppning i skottet akteröver där en stickkoj inrättas.

I utrymmet under SB sittbrunnsbänk fanns tidigare ett grunt stuvutrymme och under denna en dagtank på 75 l dieselolja. Då huvudtanken under durken förorn motorn rymmer ca 120 l diesel, räcker denna mängd för våra behov. Därför kan vi undvara dagtanken och sparar därmed in mycket vikt på fel ställe.

Med den kommande stickkojen, och sedan jag sänkt den ursprungliga sjökojen under skarndäck ett par decimeter, för vi nu kojutrymme för upp till 6-7 temporära gäster, om vi vill bjuda med de yngre generationerna. Också vid "gubbsegling" är sjökojen och stickkojen utmärkta, då man vid tilltagande ålder gärna vill sova i lite avskildhet. En annan orsak till dessa ändringar var att jag nu från stickkojen, via en ny lucka mot motorrummet, kommer åt backslaget och bottenventilerna till självläns slangarna från sittbrunnen. Detta var inte möjligt längre, sedan Jens låtit installera en 4-cylindrig Nanny-Kubota diesel på 50 hkr och 2,2 l slagvolym,

vilken kräver skrymmande stort vattenlås och 62 avloppsslangar.

3. Övåntade upptäckter, bakomliggande orsaker och åtgärder för att lösa problemen

Under hemfärden från Danmark möttes vi av två otrevliga överraskningar;

- båten seglade väldigt trögt, ungefär som en underriggad motorsegelare.
- Det knakade kraftigt i korridoren mellan salong och skans, där masten står.

Orsakerna till att seglingsegenskaperna var så mycket sämre än på vår L32:a Diana från 1970-talet, antog jag vara:

- Betydligt högre deplacement, vid kontrollvågning vägde Svinga 7,27 ton avriggad och med segel, madrasser mm utlyfta, dvs ca 1,5 ton mera än Diana.
- 18" 3-bladig fast propeller, mot mindre 2-bladig vilket var vanligt på MFI-båtarna.
- bog propeller monterad i en stor tunnel tvärs igenom bottnen i förskeppet
- betydligt mindre storsegel, bomliet 3,5 mot 4,6 på MFI-båtarna
- rullgenua istället för 4 olika försegel, ur fartsynpunkt mindre bra, men motiverat ur bekvämlighet

För att i mån av möjlighet återställa seglingsegenskaper gjorde jag följande ändringar:

- segelytan ökades genom att höja riggen dryga 40 cm
- en ny storbom skaffades, för 4,85 cm bomlik på storen, vars yta nu, med även 40 cm längre mastliks mått, kan ökas till ca 36 m²
- för att kompensera för balansen förlängdes peket 80 cm, varvid en cruising – rullgenua på ca 145 % ger

Laurinkostersällskapet, ordförande Håkan Lundgren tel 073-6406138 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, webbredaktör Anders Green, tel 070-868 07 45, anders.green@gmail.com
www.laurinkoster.dinstudio.se

en yta på ca 45 m². En kutterfack på 14 m² kan föras på ett inre förstag som är fäst i förstaven

- ännu återstår på "önskelistan" en teleskopisk spirbom från Seldén, som kan för spiring av genuan förlängas till hela 6,1 m. Fungerar "kanon" berättade en OE 32-ägare"!
- kölvikten ökad ca 400kg i underkant på ballastkølen
- roderbladet breddat nedtill och ca 10 cm djupare
- lyft ut eller bytt tung utrustning som vi inte behöver, för att kompensera för ökningen av kölvikten
- den fasta 18" 3-bladiga propellern bytt till en 4-bladig med flöjlände blad
- öppningen till bogpropeller tunneln minskades på bågge sidor, för att i någon mån eliminera tunnelns störningar av vattenströmningen längs skrovet
- gjort diverse ändringar för effektivare och lättare segelhantering



Vid kaj i Helsingfors. Notera den längre rorkulten som nu kan förlängas ytterligare 50 cm med ett stålrör som träs över ändan på kulten. Stabilt, ingen flimssig hängpinne precis! ;)

4. Ändringar som genomförts

Vid inspektion av båten i Danmark hade jag redan noterat en lång spricka mellan skrov och ballastkøl i framkant av denna,

men utgick ifrån att den var av mindre betydelse och kunde spacklas igen. Under gång visade det sig emellertid att det knakade en hel del i denna region, där också masten står direkt på botten i kölrummet, på en liten platta av den typ som är avsedd att användas då masten står på däck. Under gång för segel, uppstår ju mycket stora krafter nedåt från riggen, vilka riktas direkt på denna lilla platta. På den ursprungliga L32:an står ju masten längre akteröver, varvid belastningen av masten i kölrummet upptas av en större del av barlastkölen än fallet är på vår båt med framflyttad mast. Detta ville jag kompensera för, genom att sprida ut krafterna på en större yta.



Förstörningen av roderbladet. Nu biter rodret med endast små utslag, men med rorkult av ursprunglig längd gissar jag att det vore för tungt att hålla.

För den uppgiften byggdes en maststötta/fot i stål med en höjd på drygt 40 cm och med betydligt större yta mot botten. Därtill sattes också bottenstockar in på bägge sidor av maststöttan, vilken bultades till dessa bottenstockar i avsikt att även fördela ut krafterna vidare via dessa. På Svinga gick vattentanken in under huvudskottet, vilket innebar att detta skott inte gick ner i botten på kölrummet, med motsvarande försvagning som följd. Därför kapades vattentanken, så att det blev plats att förlänga salongsskottet ner i kölrummet och laminera det mot botten och sidorna i kölrummet. Även skottet mot skansen ändrades på motsvarande sätt. Utöver detta

byggdes ytterligare 3 bottenstockar in i kölrummet, med höjd upp till durknivå.

Samtidigt som krafterna i riggen strävar till att pressa ner masten i botten, uppstår också belastningar via röst järnen, som strävar att pressa ihop skrovet och därigenom också att lyfta däck. På många äldre glasfiberbyggda båtar har detta lett till att lamineringen av huvudskotten i mastregionen släppt mot däck och ibland också mot skrovsidorna. Detta är ju ett mindre problem på laurinkostrarna, där masten står på kölen och skrovet därtill är extra styvt p g a valdäcket.



Den påbyggda ballasten undertill sedd förifrån. Avrundningen framtill ännu ogjord på bild.

Men på Svinga hade huvudskottet spruckit nedtill vid öppningen i skottet och även listen kring öppningen hade gått sönder, vilket utöver knakandet, tydde på rörelser här. Även den tidigare omtalade sprickan mellan ballastkölen och båtbottnen krävde årlig om spackling, vilket bekräftade detta, då fogen inte var stum. För att ytterligare styva upp skrov och däck gjordes "hängslen" av flatjärn som hängdes över mastkragen/mastgenomföringen i däck. På den nya maststöttan svetsades kraftiga "öron" med bulthål. Dessa "öron" förbands med "hängslena" via vajer och vantskruvar. Sålunda kunde däckets låsas i botten på båten.

Från utsidan förstärktes skrovet, från vattenlinjen ner över hela undervattensskrovet, inklusive

ballastkölen, genom att laminera 4 lager kevlar / aramidmattor med epoxyharts och ytterst lades därtill ett lager matta av riktad roving.

Mellan ballastkölen och akterstaven, där kölrummet är som djupast, har ett kluvet stålrör laminerats in utifrån/undertill, för att skydda detta mera utsatta område vid eventuell grundstötning. Efter dessa åtgärder är undervattenskroppen mycket styv och ytterst tålig mot punktbelastningar/slagkrafter och mot osmos och därtill är ballastkölen av gjutjärn nu effektivt skyddad mot korrosion.

Den avsevärda ökningen av segelytan gav, inte helt oväntat, en rätt begynnelsevek båt, trots att MK III versionen har minst 300 kg (uppgifterna varierar) tyngre köl än den ursprungliga på 2,2 ton. Efter några år beslöt jag därför att öka kölvikten ytterligare med totalt ca 400 kg, varvid den totala kölvikten idag ligger uppemot 3 ton. Blytackor och blyskrot fylldes i en ränna i glasfiber, som utformats enligt underkanten på skrovet, och fästes och laminerades därefter (för bästa moment) under denna och följande dess kurvatur. För att kompensera för denna viktökning, har jag tagit bort utrustning vi inte använder idag. Jag har t.ex. bytt 6 st blybatterier mot 3 st litiumbatterier, viktinbesparing 100 kg! Den gamla Taylorspisen med ugn vägde 30 kg (!) och byttes mot ett mindre brandfarligt lätt Origo 3000 spritkök. Även ca 150 kg rostig ankarkätting lyftes ur, osv, osv. Totalt tror jag att jag faktiskt lyft ur minst ökningen av kölvikten!

I samband med köländringen byggde vi också på rodret en del, i en båge utgående från 0 upptill på bladet och ökande successivt ända ned, där rodret nu är ca 10 cm djupare än från början. Detta ingrepp gjorde jag för att erhålla bättre styr verkan för motor vid hamnmanövrar, men också för att få bättre styr verkan på undanvind i

hög sjö och hård vind. Detta, efter att ha fått några slänggippar i hård medvind och sjö och med rorsmän, vana vid fenkölande båtar. Tycker att jag uppnått önskad effekt, men utan den längre rorkult jag har gjort, kunde nog det större rodret kännas tyngre att hålla. För segling i busväder har jag därtill låtit göra en rorkultförlängare i stål, ca 50 cm lång och typ kraftigt skottkärshandtag, för att få ännu bättre moment och så att man kan styra i skydd av spayhood.



Höstsegling till Kotka i Östra Finska viken, fortfarande med ursprunglig kölvikt.

5. Sammanfattning

Seglingsmässigt är jag nu väldigt nöjd efter dessa ändringar och vågar tro att jag totalt sätt nu har en väl så snabb båt som de ursprungliga L32:orna. Till havs, på hård undanvind, skulle jag antagligen bli ifrånseglad av dessa, p g a Svinga med sitt större déplacement inte surfar lika lätt i sjöarna. Men i gengäld är hon nu styvare, med sin större köl-vikt, och hon bär sina stora segel väl. Den extra styvheten ökar säkerheten och även bekvämligheten, tycker jag. En i grunden stark båt har gjorts ännu starkare och de gamla skadorna/svaga punkterna som upptäcktes "under resans gång", är nu eliminerade. Att båten nu är starkare och tål mer än sin skeppare, står utom allt tvivel!

Fredrik Ekström, Kyrkslätt, Finland

Tips/Laurinkoster till salu

HAVSKRYSSARE LAURIN 32 MKII



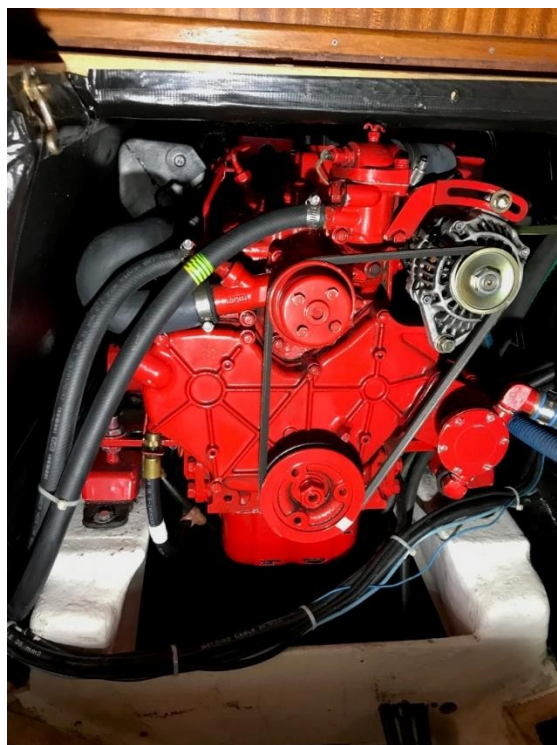
Havskryssaren OCTAV söker ny ägare! Hon är byggd i Treungen i Norge 1979 i enkellaminat och totalrenoverad av yrkesman 2009 - 2011. Då fick hon också ny elastiskt uppställd motor, Westerbeke 35D på 35 hk, nytt hydrauliskt backslag PRM 120 och ny propelleraxel med flexibel koppling och vattensmorda lager.

Båten kan beskrivas som en klassiker i toppskick. Mycket robust segelbåt som också fungerar som flytande sommarstuga för en mindre familj. Båten kommer att genomgå grundbesiktning våren 2021. (Giltig i 5 år)

PRISANTYDAN: 250.000 SEK.

Om Oktav kan sägas följande:

- Glasfiberhytt i stället för sprayhood
- Helt ny inredning i mahogny (2011)
- Nytt limmat trädäck i mahogny (2011), lackerat & vackert trä.
- Rejäl badplattform med steg
- Kraftig peke i fören med Furlex 2000 och 12 kg ankare
- Välutrustat pentry med spis/ugn, Coolmatic kylbox, diskho med varmt/kallt vatten
- WC med septitank (Jabsco Marine) och handfat med varmt och kallt vatten
- Taylors värmekamin (dieselolja) och vattenburen gångvärme
- Seglen (storsegel, genua och kryssflock) är i gott skick, nytt segelkapell 2019
- Lazy Jack från Pfeiffer Marine
- Masten är stegad ända upp till toppen
- Hemmahamn har varit Wasa segelförening, båten finns i Vasa, Finland
- Traktordragen trailer ingår



Utrustningen är omfattande och allt fungerar.

- Kartplotter, Lowrance Elite-5m, ny år 2015
- Autopilot Raymarine 5000
- Landström och rejäl fast monterad batteriladdare, 3x100Ah batterier
- Kompass, ekolod, logg, VHF, Sony ljudanläggning, solpanel 50W med regulator
- Besiktningsutrustning
- Instruktionsböcker

Kontaktuppgifter:

Viking Norrgård, Bölevägen 275, 65610
Korsholm Finland

Telefon: +358 40 4868256

E-post: viking.norrgard@gmail.com



Foto: Torkel Arnborg. 50 nyanser av grått.

Medlemskap i Laurinkostersällskapet.

Vill du bli medlem?

Årsavgift 150 kr betalas till plusgiro
4683575-7.

Påminnelse om betalning!

Nedan fortsätter Åke Somnells
berättelse i originalformat.

Med Miss My jorden runt

Etapp 19: Queensland Mitt

Scawfell-Airlie Beach

Det är tisdag 7 juli och vi ligger inblåsta i Scawfell – precis som vi räknade med när vi hörde väderrapporten igår. Det blev inte så lugnt i viken som vi hoppades – fallvindarna nerför bergssidorna är mycket kraftiga. Vi trodde det skulle räcka med enbart Bruceankaret – men redan under natten draggar vi ner mot den klippiga stranden. Turligt nog upptäcker vi detta och lägger ut även Danfortankaret.

På morgonen avser vi ankra om – men båda ankarkättingarna har fastnat runt korallhuvuden. En fiskare från orten – Mackay – ser vårt problem och kommer till hjälp med sin motorjolle. Även Timo från "Ice-Berg" ingriper och tar fram dykprylarna – och vips är vi loss. Fiskaren pekar ut en lämpligare ankringsplats. Lite senare kommer hela fiskaregänget – fyra glada gossar – ombord hos oss för en whiskey och choklad. Bäst vi sitter där i – som vi tycker – godan ro, får vi bottenkänning. Platsen visar sig vara för nära revet. Det blir ny omankring under stoj och glam.



Mackay-fiskare 1

Under eftermiddagen och natten har vi oerhört kraftiga byar. Det är svårt att gå upp på däck emellanåt. Vi har ankarvakt under natten och ligger ganska nära Timos båt. På morgonen börjar det bli alltför nära, så upp och ankra om igen - nu med längre lina ute. Byarna fortsätter hela dagen med styrkor upp mot 35 knop. Galevarning gäller för hela kusten ända upp till Torres Strait.



Mackayfiskare 2

Fiskarekillarna ger sig iväg hemåt på onsdag eftermiddag. De får det säkert rulligt – men de måste hem med fångsten innan den blir förstörd. Vi får två fina fiskar, som kallas "Red Emperor" – förutom att den är vacker också den finaste matfisken att få här. Killarna får cigtändare och Begusmössor av oss. En av mössorna blåser iväg över havet när de går. Vi ser hur besviken killen är – men de fortsätter hem mot Mackay.



Red Emperor

Ombord på Miss My är det verksamhet trots vädret. Jag lagar ett lås till förluckan och Birgit har matlagningskurs med Olof. Vi har ju märkt att Olof är mycket matglad – och jag

konstaterar med förnöjsamhet att hans kokkonst förmodligen även kommer mig tillgodo.

Mackay Radio sänder nyheter och väder varje timma – blandat med reklam. Det är ett kraftigt högtryck över New South Wales, som ger den kraftiga sydstvinden. Det blåser som bekant motsols kring högtrycken här nere. Det är vi tacksamma för eftersom vi hoppas kunna gå vidare imorgon eftermiddag – åtminstone de 20 sjömil till Brampton Island, där det finns en "resort". Vi har förstått att seglare är så där nätt och jämt tolererade på turistställena – de ses mest som inkräktare. Påfyllning av vatten skall väl ändå kunna ske innan vi går vidare upp mot Whitsundayområdet. I värsta fall får vi göra som på Great Keppel – "låna" lite vatten. Vi har nu 18 liter kvar – det kan räcka två dagar om vi snålar.

Jag gör ett försök med radion på eftermiddagen för att eventuellt höra något från "SM-land". Inget hörs från det hållet – men lite snack blir det med både Adelaide och Seattle. Så långt är det positivt – men det har varit struligt ganska länge nu. Bäst verkar det funka om grejerna får vara igång så mycket som möjligt.

Vi ligger nu still för de båda ankarna, så vi slipper ankarvakten på natten.

Torsdag 9 juli. Det är fortfarande blåsig, men inte samma ilska i byarna. Vi hade tänkt gå vid lunchtid mot Brampton. Redan vid 08.30 ser vi att en segelbåt lämnar Scawfell, så vi ändrar planerna och riktar in oss på avgång vid 10-tiden. Dessförinnan kommer Timo, dottern Nina och Peder från "Ice-Berg" för lite snack och fika.



Så hivar vi upp ankarna – nu för egen kraft – och går norrut klockan 10.15. Det är kryssflock och helrevad stor som gäller och kursen pekar mot Thomas Island. Miss My går snabbt och fint i sydsydostens 12-15 m/s. Riktigt njutbart – även om vi får en skvätt saltvatten på oss då och då.

Ankomst till Thomas Island klockan 15.30 – vi har gjort 7 knop i medelfart. Som vanligt går vi in och ankrar i en vik på nordsidan. Två båtar ligger här före oss. "Lucas" beskriver i sin handbok platsen som en av de vackraste ankringsplatserna utmed hela kusten. Jovars – men vi tycker väl inte att den skiljer sig så mycket från de närmast föregående. Vi finner ingen anledning att sjösätta gummijollen i blåsten för ett besök iland.

Prognosen för morgondagen innebär fortsatt starka sydstvindar – men blir det inte värre än idag tänker vi gå upp till Airlie Beach – cirka 35 sjömil bort.

Fredag 10 juli. Natten har varit rullig – men vi har inte draggat. Vädertjänsten lovar avtagande vind frampå dagen – vi har hört den förut! Klockan 07.30 är vi klara för avgång – samtidigt som "Churchill" – en liten amerikansk (!) båt. Seglingen påminner om gårdagen – huvudsakligen platt läns. Nu är vi på väg in i det "heta" turistområdet Whitsunday med kända öar – förutom Withsunday Island – som Lindemann, Molle och andra. Withsundaygruppen har 74 olika öar och namngavs av James Cook, då han vid pingsttiden 1770 letade sig norrut.

Öarna ser inte särskilt "söderhavsölika" ut – och Olof spanar ivrigt efter palmer. Det finns en förklaring: Barriärrevets öar bildar två olika grupper: de lågt liggande korallöarna eller reven, som ligger på själva korallen, och de kuperade kontinentala ögrupper som ligger som girlander nära kusten. Dit hör

Withsundayöarna. Dessa kontinentala öar, som i huvudsak är uppbyggda av granit eller andra vulkaniska bergarter och strävar sig uppåt mer än 1000 meter, har en gång varit bergstoppar på fastlandet. De har för länge sedan skiljts från den kontinentala ryggen, då de mellanliggande dalgångarna dränktes när havet steg. En del har helt tvära branter och konturer och många är delvis klippkantade längs vattenlinjen och har dessutom korallrev i kanten. De har alltså en djungelvegetation, som ibland når ner till vattenbrynet och liknar den som finns på fastlandet. Dessa täcken av grönt är vanligtvis kraftigast på de västra sluttningarna. På de östra stränderna tenderar det ständiga bombardemanget av blåst och stänk från Stilla havet att begränsa växtligheten till små, förkrympta, vridna buskar och till stånd av träd som osäkert klamrar sig fast vid ett virrvarr av vindpinade bergsklippor eller klappersten.



Rutten mellan öarna är väl markerad och vi anländer utan problem till Airlie Beach 13.30, där vi ankrar bland hundratals andra segelbåtar. Vi ligger bredvid "Rudi" – en schweizare, som anlant dagen före oss och får information om faciliteterna på platsen. De skall gå samma väg som vi, så lär se dem igen.

Vi jollar in till stranden. Det är lågvatten och lite bökigt att komma in till "landningsplatsen", som ligger ett stycke uppför en bäck. Därpå letar vi oss fram till "Whitsunday Sailing Club", där vi blir "honorary members" utan kostnad. Det innebär gratis dusch – härligt efter en vecka i båten. Det har inte blivit mycket av badande i havet så här långt – de svala vindarna har inte varit särskilt inbjudande.

Vi inhandlar öl och grillad kyckling, som aväts vid stranden. En del matvaror och en dunk färskvatten följer med ombord. Några broschyrer om båtutflykter (!) utåt Barriärrevet har vi fått – men vi beslutar att vänta med sådant till längre norrut.

På kvällen jollar Olof och jag in till stan för att ringa T Walker & Son i England angående satnaven. Firman har flyttat, men vi får så småningom uppgift om representant i Australien (Sydney). Vi ringer också till Arne och Key, som just kommit hem från sin stuga uppåt kusten.



Lördagen kommer med lättare vind – fastän fortfarande svalt. Vi tankar och fyller på matförråden. Det är turistpriser som gäller på den här orten! För övrigt lite pyssel ombord. Med tanke på satnavens opålitlighet finner vi det motiverat att starta en liten kurs i astronomisk navigering med Olof – en synnerligen intresserad och motiverad elev.

Airlie Beach-Townsville

Söndag 12 juli. Upp med kroken klockan 08.35 med kursen mot Townsville. Det är dryga 130 sjömil dit, så räknar med att det tar ett drygt dygn. Väderprognosen är lovande och det är fullmåne, vilket underlättar nattnavigeringen. Det är "springtide" nu vid fullmåne, vilket kan ge en ström på en knop på sina ställen. Tidvattnet skvalpar fram och tillbaka utmed kusten och rinner i stort sett med eller emot, så det jämnar ut sig på en så här lång etapp.

Vi har en fin segling med dubbla försegel hela söndagen. På Birgits nattpass har vinden avtagit så mycket att det blir motorgång några timmar. Den svala landvinden kommer enligt tidtabellen, så vi får fortsatt fin segling måndag förmiddag.

Vi passerar utanför "långfingret" med Cape Bowling Green och ser den gamla fyren – byggd 1874. Queensland hade då "drabbats" av guldrusch och sockerproduktion och den ökande kusttrafiken drabbades av ett antal olyckor på sandrevlarna vid Cape Bowling. Den fotogendrivna fyrtrustningen är nu på väg till museum och ersätts av



moderna automatiska grejor.

Vi gör en lov runt Cape Cleveland vid södra inloppet till bukten utanför Townsville – det finns ett lömskt rev där. En lotsbåt hälsar oss välkomna när vi motrar in i den långa och väl utmärkta angöringsleden mot Ross Creek och Townsville.

Vi kommer fram vid 12-tiden på måndag – efter avverkade 132,6 sjömil från Airlie Beach – och går upp till "Boating Inspector's Office". Det låter byråkratiskt, men en hjälpsam och trevlig man visar oss en förtöjningsplats mellan betongpålar. Det kostar 22.75 AUS\$ /vecka att ligga här.

Jag försöker ringa "Headland Engineering" angående satnaven – men numret är "disconnected". De har tydligen gett sig f-n på att undvika mig... Jag tar nu hjälp av Arne i Sydney, som finner ett par nya nummer – får se i morgon om det går bättre.

Vi beger oss till "Townsville Motor Boat Club", där vi – trots segelbåt – får bli tillfälliga medlemmar mot en avgift av 10\$/vecka och person. På kvällen beger vi oss åter till klubben. Dusch och öl! Nu är det full rulle här – klubben är tydligen en lokal begivenhet. Vi blir mycket väl omhändertagna – speciellt av irländaren Kevin, som påstår sig vara ättling till en svensk viking, som med sin 28-fotare tog sig till Irland då det begav sig. Många omgångar blir det... Det slutar med att vi får en inbjudan att delta i en seglingstävling imorgon. Tävlingsbestämmelserna verkar dock vara lite luddiga, så vi får väl se...

Det är skönt att gå till kojs i en båt som ligger stilla.

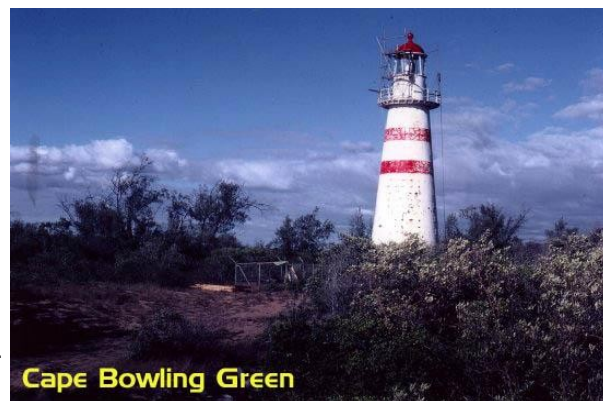
Tisdagen inleds med nytt försök att nå Headland Engineering. Arnes nummer funkar – jag får kontakt. Apparaten har kommit fram och de lovar att ha den klar för sändning till Cairns lagom till vår ankomst dit.

Birgit och Olof går till en laundromat för tvätt och jag tar en taxi till "Rising Sun Yamaha" med generatoren. Det är ganska långt från centrum – stan är liksom "utplattad". De lovar fixa generatoren till imorgon.

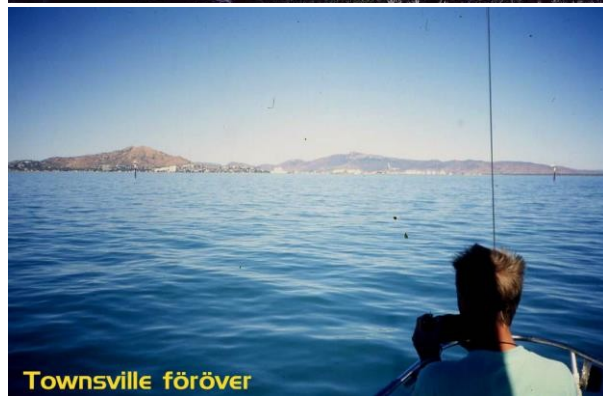
Vi går en promenad på stan och besöker det helt nya "Great Barrier Reef Aquarium". En imponerande anläggning, där akvariet bara är en del av det hela. Revtanken rymmer 2,5 miljoner liter vatten och har hög- och lågvatten.

Vi undrar lite över den där seglingstävlingen, så går till klubben för att kolla. Kevin är där, men han nämner inget om saken. Lika bra det – så kan vi åka ut till Magnetic Island imorgon.

Så blir det – vi åker med Hayley's katamaran – det är en 20-minuterstur i vardera riktningen. Vi stiger iland på sydsidan i Picnic Bay – därefter buss upp till Horseshoe Bay på norra sidan av ön. Där finns en liten djurpark med de australiska specialiteterna – koalor, kängurus, emus m fl. Koalorna kan bli lite smålskna om de känner sig störda – dessa är emellertid av "gosetypen" och låter sig gärna bli klappade.



Cape Bowling Green



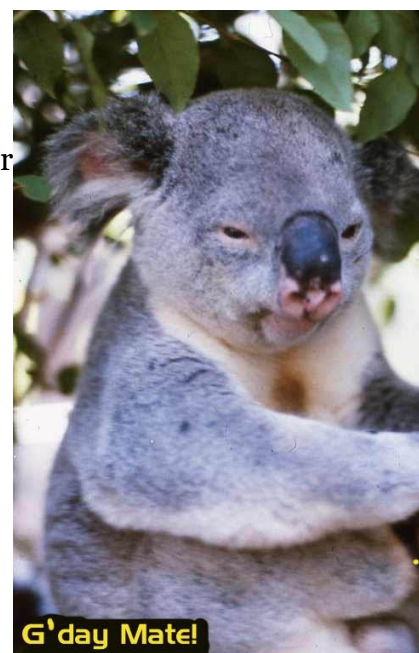
Townsville föröver

Efter öturen hämtar jag generatoren hos Rising Sun – återstår att se hur den funkade.

Torsdagen 16 juli kommer med behagligt sommarväder. Jag försöker få ordning på radion. Fukt och salt har trängt in här och var och medfört dålig kontakt i antennskarvar och jordning. En provkontakt med Noumea ger fin rapport. Olof är ute på långpromenad och kommer tillbaka med skoskav.

Nästa dag kommer med "gamla" problem – generatoren är svårstartad igen. Jag ringer Rising Sun och en reparatör kommer ut till båten. Det är troligen ett membran i bränslepumpen som inte funkade. De har inget nytt på lager, så jag får fortsätta med att lirka igång den. Jag ringer också till Sydney om satnaven. Den utlovas klar under dagen – de sänder den till Cairns Yacht Shop. Äntligen något, som verkar falla ut positivt vad gäller elektroniken!

Olof köper ett par nya simfenor – de "gamla" har spårlöst försvunnit. Vi diskuterar vidare avfärd och bestämmer oss för att gå imorgon lördag - med mål Dunk Island, där det bör vara badbart nu. Vi "firar av" trevliga Townsville med besök på musikpuben "Beer Garden". Även motorbåtsklubben hinns med. En av killarna, Steven, rekommenderar några fina ankringsplatser på vägen mot Cairns – Horseshoe Reef m fl.. Vi får väl se om vi avviker från vår plan...



Townsville-Dunk Island

Lördag 18 juli – dags för avgång. Först blir det en liten shoppingrunda – och klockan 11.00 kastar vi loss, motrar till yttre hamnen och sätter segel. Vi bestämmer oss för att strunta i Hästskorevet och i stället gör vi ett nattkör till Dunk Island – cirka 100 sjömil norröver. Vindmönstret är det gamla vanliga – lagom sjöbris under dagen och avtagande mot natten. Det är lättnavigerat - vi ser fyra större delen av nattpasset.



Redan innan månen går upp på efternatten ser vi en hög silhuett på landsidan. Det är Hinchinbrook Island, som är åtskilt från fastlandet endast genom en slingrande passage. James Cook, som tyckte att Hinchinbrook var den ståtligaste av alla kontinentalöarna, döpte den efter det ståtliga familjegods som tillhörde förste sjölorden George Montague Dunk. Man kan förmoda att även Dunk Island har något med denne sjölord att göra.

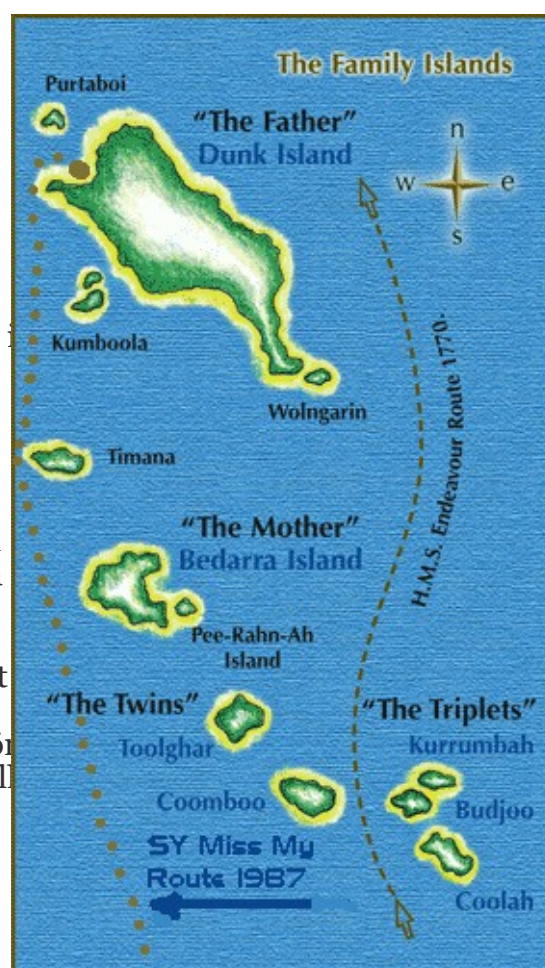
Det går historier om att aboriginerna i trakten hyste en respektfull fruktan för Hinchinbrook - de trodde att det 1150 meter höga bergskränet var locket till en klyfta, i vilken vindarna och regnen hölls instängda. En illvillig djävul öppnade locket då och då för att släppa ut den rytande stormen och dimman och inneslöt sluttningarna i skräckinjagande purpurfärgade moln. Nåväl – vi räds varken fan eller trollen och fortsätter oförfärat mot Dunk.

Bortom Hinchinbrook trycker det Stora Barriärrevet närmare och närmare in mot stranden. Efter Dunk får vi fundera över vad James Cook skrev om det området: "Klippor och ett oräkneligt antal grund och ingen led ut mot havet, utom genom vindlande kanaler, vilka inte kunde navigeras utan mycket stor svårighet och fara."

Dunk är en liten ö – men ändå den största i en vacker ögrupp kallad Family Islands. Dessa småöar överskärar den långa kustkanalen och ligger skyddade av Stora Revet. Med sina "korallträdgårdar" och djungelvegetation är det snarare dessa öar än den 210 mil långa vågbrytande korallbarriären själv, som ligger bakom den populära, romantiska bilden av det Stora Barriärrevet. Att Dunk Island fått stå förebild för den ideala söderhavssön har främst sin grund i E.J. Banfield's bok, "Confessions of a Beachcomber" – publicerad redan 1908 och den blev då en "bestseller".

Vi når Dunk Island klockan 11.00 – och ankrar på nordsidan av ön. Några andra segelbåtar och fisketrålare ligger där före oss. Som på de flesta öarna finns givetvis en "resort". Vi går upp och kollar läget och förstår att de inte gärna vill ha "löskefolk" på själva anläggningen – men att det är fritt att ankra ävensom att utnyttja bar, toa och varmdusch nere vid stranden. Det är helt OK för vår del. Vi fick även låna telefon för att ringa till Susan Young, Kay Janssons syster, som bor i South Mission Beach på fastlandet lite norr om Dunk.

På en promenad inåt ön träffar vi åter på en svensk familj – från Lund – med fyra barn, som vi mötte i djurparken på Magnetic Island häromdagen (de var inte lössläppta från parken!). På kvällen jollar vi in till land och tar en bira vid strandbaren – till våldsamt **dunkande** (!) och skrikig musik.



Måndag 20 juli. Ett par "semesterdagar" väntar på Dunk. Vädret är skönt och vattnet badbart – även om det är en smula grumligt inne i bukten där vi ligger. Rev finns i inre delen av bukten, men korallen är död och alltså inget att beundra.

En promenad upp till öns högsta punkt – Mount Kootaloo 240 meter ö h – ger oss en svettig men välbehövlig motionstur. Ön är täckt av tropisk regnskog och är en av de nederbördsrikaste delarna av kusten. Turen är mödan värd – väl uppe bjuds vi på en hänförande utsikt. Uppe på toppen finns också resterna av en radarstation från andra världskriget. Strukturen ligger kullvält.



Family Isl. från Dunk



Ulysses Butterfly

Även tisdagen innebär en vandringstur. En något udda textilkonstnär, Bruce Arthur, slog sig ner i urskogen på Dunk 1974, där han byggde sig ett hus och bildade en konstnärskoloni. Från att ha varit brottare med olympiskt deltagande sadlade han om och slog sig på tapisseridesign. Kring sig samlade han – främst yngre – konstnärer av alla de slag. Vi besöker Bruce och hans "koloni", som just nu består av några unga tjejer. Vi ser prov på olika konstföremål som skapats här. Ett populärt mönstertema – och kolonins "emblem" – är den stora blå-svarta fjärilen "Ulysses Butterfly" som finns i Dunkskogen och kan få en vingbredd av 15 centimeter.

Återkomna till "civilisationen" besöker vi "resorten" och möts av en glad överraskning – Susan Young har från Mission Beach sänt över en korg med konserver, frukt och annan godis. Mycket omtänksamt!



Dunk Isl från Mission Beach

Dunk Island-Cairns

Onsdag 22 juli. Vidare på färden – idag går vi en liten etapp på 22 sjömil till Mourilyan. Anledningen är att vi tänker på vad Captain Cook sagt om vattnen norröver – så vi vill undvika nattsegling och delar upp etappen till Cairns på två lätta dagsturer. Mourilyan är främst en utskeppningshamn för socker och inte av speciellt intresse för oss.

Vi seglar mestadels för platt läns och ankrar inne i hamnen strax efter lunchtid. Jag får igång generatören och passar på att testa radiokonditionerna. Det blir bra kontakt ("QSO" på radiotiska) med både Arne i Sydney och Tom i Merimbula, cirka 500 km söder Sydney. Det är dåligt med förbindelserna mot Europa just nu – men Tom rapporterar att det enligt prognoser skall bli bättre snart. Jag har monterat upp en yttre antenn till vår lilla Sony-mottagare och hör för första gången på länge Sveriges Radio någotsånär tydligt på 15.390 kHz. Så kanske det redan är på bättringsvägen!

Torsdag 23 juli kommer med tidig purring – vi är klara för avgång redan 04.30. Ut i mörker – men klara ensmärken för hamnen. Efter hand ökande

sydvind. Vi kör med båda genuorna uppe – det blir rekordfart. Loggen slår i botten i surfarna – 11 knop! Men det är tydligen för mycket – plötsligt slutar loggen att fungera. Vajern sitter fast i givardelen – inget att göra åt just nu. Vi tar ner lilla genuan, men det är ändå jobbigt med vindbyar upp till 15 m/s.



Vi är framme och ankrar i Cairns klockan 14.30 – 63 sjömil på tio timmar. Vi lugnar ner oss lite med middagsmål och jollar sedan in till Cairns Yacht Club. Där är det lite mindre högtidligt än i Townsville – vi är välkomnade och får fritt medlemskap! Ett brev väntar från Järsätters på Lady Rosi: De har ändrat sig beträffande båtförsäljning och är nu på gång att segla hemåt igen. Vi stannar ju ett tag här i Cairns, så lär träffa dem igen snart.

Det finns attraktioner som man inte bör missa när man är här i Cairns – t ex ett besök på Green Island ute vid revet och en tågtur upp till Kuranda. Vi rekar lite angående dessa turer, som vi skall hinna med innan Birgit lämnar oss. Hennes första etapp blir till Sydney – och vi bokar flygbiljett med avresa måndag 3 augusti klockan 06.30. Vi utnyttjar klubben för dusch och efterföljande öl.



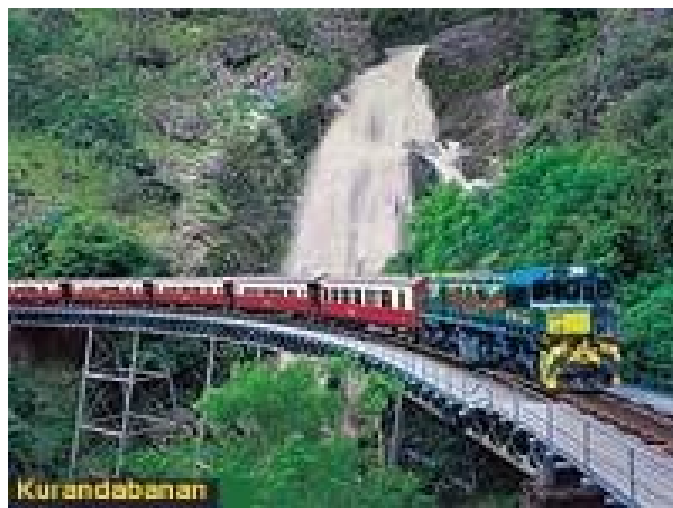
Andra dagen i Cairns. Jag var inne hos "Piermaster" och bokade tid för upptagning - "careening" – på slipen utanför Yachtklubben – och det blir på torsdag nästa vecka. Ingång skall ske på högvatten onsdag kväll klockan 23.00. Vi disponerar sedan slipen ett dygn – utan kostnad.

Så bokar vi ett par av de där ofrånkomliga turerna. Det blir tåg till Kuranda på söndag – då det är marknad där uppe – och så med Hayle's båt till Green Island på måndag.

Lördag 25 juli. Vi har en "vilodag" med lite sightseeing i Cairns. Det är regionens "huvudstad" med utspridd bebyggelse liksom de flesta städerna utmed kusten.

Ganska många långseglare ligger här just nu – vissa har vi träffat på tidigare. En av dem är schweizaren Rudi i "Rosenda". Han söker besättning för turen mot Europa. Jag lånar ett sjökort av honom för Bali – och kopierar hos "The Cairns Post" för en billig penning. Jag tar också en extrakopia åt Roger i "Lady Rosi". Bland andra långtradare finns norska "Zingaria" – men vi har inte haft någon kontakt med dem ännu.

Kurandaturen är värd kostnad och besvär. Aboriginistammen Djabugay har bott i området många tusen år. På 1800-talet fann européerna att guld, tenn, timmer och - senare - även kaffe var lönsamma handelsvaror, men det behövdes en transportled till utskeppningshamnen i Cairns. Järnvägen, som slingrar sig genom regnskog och bergslandskap, byggdes med mycken svett och möda åren 1886-91 – upp till Kuranda på 380 meter ö h. Det kom till svåra sammanstötningar mellan aboriginerna och banbyggarna. Trupp kallades till området, vilket ledde till vad som kallas Speehwah-massakern 1890.



Banan är 34 kilometer lång och har 15 tunnlar. Färden bjuder här och var på hisnande vyer neröver kusten. Numera är verksamheten i Kuranda i huvudsak inriktad på turism.

Stationshuset liknar mest ett växthus och i övrigt är byn ett virrvarr av turister, försäljare och gatumusikanter. Marknadsutbudet är till stor del krimskrams – även om en del god aboriginkonst går att finna. Vi lyssnar på "folkmusik" och besöker den välskötta djurparken.



Måndagsturen till Green Island gynnas av fint väder. Vi får tillfälle att bada, snorkla och sola. Besöket på krokodilfarmen med matning av bestarna är en höjdare. Det går nästan upp emot vad Birgit presterar. Hon kommer uppfarande ur havet med en väldig fart efter att ha skrämt upp en djävulsrocka ur bottenlammet. Den simmade iväg majestätiskt, men rädslan är inte helt obefogad. Kommer man för nära kan den känna sig hotad och med gifttaggen i den långa stjärtfenan ge obehagliga stick – ungefär som av en skorpion.



På tisdagen tar vi buss ut till en förort för att köpa wire och impeller till loggen. Vi provianterar på "K-Mart" konserver m m för en månad – färskvaror får anstå till just före avfärden. Birgit har gjort upp en minneslista åt oss, så det ska nog fixa sig...

Onsdagen är ytterligare en arbetsdag i Cairns. Det handlar om fernissning och målning av nedgångsluckor och spirstång. Så jollar Olof och jag bort till "Safe Anchorage" där Cairns Yacht Shop finns. Satnaven har just anlänt!! Vi behöver ytterligare en del prylar, men det är dåligt med sortimentet. Det blir i alla fall några öglor och skruvar för att fixa till en slingerkoj, som Birgit sytt tyg till.

Satnaven testas givetvis – den fungerar, men stör övrig radioutrustning precis som förut. Men nu vet vi om det problemet. "Headland Engineering" vill emellertid ha betalt för frakt och "handling" – summa 20\$. Det är ju fråga om garantijobb, så jag skall ringa och klaga.

Så är det dags för sliptagning. Högvatten inträffar klockan 23.14 – 2,27 meter vid slipen. Vi går in lite före den tiden – och kommer lite långt ut, så lutningen blir något kraftigare än beräknat. Med hjälp av bildäck och fendrar blir det dock acceptabelt så att vi kan tillbringa natten ombord. Vid första lågvattnet på morgonen är vattnet fortfarande för högt – vi ser inte ens loggpropellern. I avvaktan på eftermiddagens lågvatten bokar vi bil för fredag-lördag och beställer hotellrum för tiden söndag-måndag.

Så är det eftermiddag – och nu kommer vi åt loggpropellern. Vi hittar dock inget fel – rotern är fri och går runt. Troligen hade vi fått sjögräs eller dylikt i systemet och som sedan lossnat. Melbournebåten "Roama" har anlänt efter att ha fixat en ny

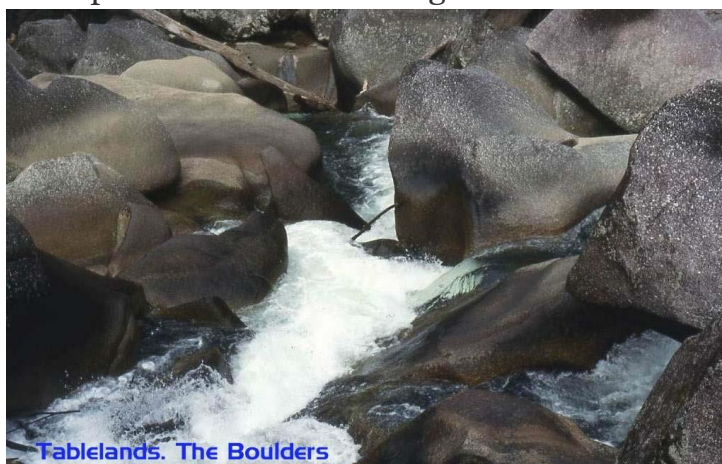
träbom i Townsville. Vi berättar om konstigheterna med vårlogg – de hade haft precis samma problem. Nåja, vi måste vara nöjda – tvättar av skrovet lite och går tillbaka till ankringsplatsen på kvällen.

Fredag 31 juli – lördag 1 augusti gör vi en utfärd med en skranglig VW-kabriolet, som vi hyrt. Färden går först söderut till Innisfail, där vi äter lunch. Därefter ställer vi kosan mot "Tablelands" - ett område med varierande och storslagen natur. Högländ med regnslog omväxlar med slättland med jordbruk och boskapsskötsel.

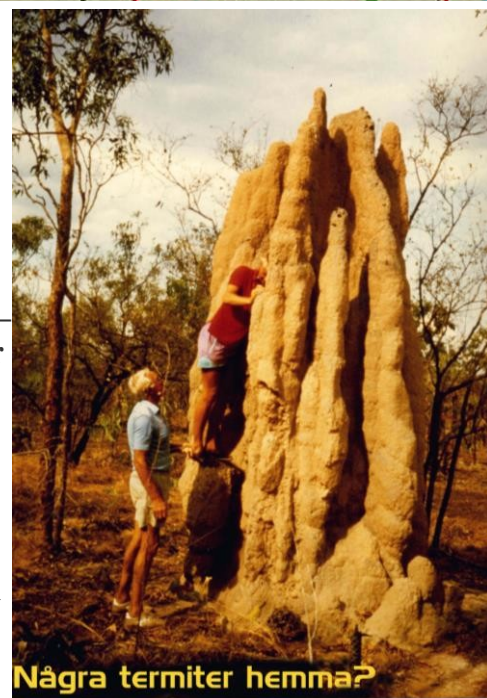
Efter några mil kommer vi till den lilla orten Millaa Millaa – mest känd för flera spektakulära vattenfall som finns i omgivningarna. Det förklarar det underliga namnet, som på aboriginspråket betyder "Vatten Vatten".

Vi passerar den lilla staden Aetherton och stannar till för övernattnig i ett litet pryddigt värdshus vid Timaroo-sjön. Det är egentligen en stor konstbevattningsdamm, som skapats genom uppdämning av Lake Echan – en gammal vulkankrater. Timaroo är bekant – eller snarare berömd – för sitt rika fågelliv, vilket vi bevittnar vid en rundtur framåt kvällen. Det är inte bara sjön som har fågelliv – ett veritabelt sådan pågår i träden utanför vårt "hotell" – det är kakaduor som tävlar i att "snacka". Språket är troligen aboriginiskt, för vi begriper inget av det. De tystnar framåt natten, men tidig väckning kommer som på beställning.

Återfärden går på skumpig väg via Davies Creek och den lilla staden Mareeba, där Birgit passar på att få håret klippt. Mareeba är dock mera känt för att vara centralort i ett område med kaffe- och tobaksodling. Där finns också märkliga granitformationer - "boulders" – både på land och i vattendrag.



Efter återkomst till Cairns etablerar vi oss på det bokade hotellet – som vi finner lite småschabbigt. Söndagen är sedan sista dagen innan Birgit vänder



hemåt. Hon är nog lite orolig att behöva släppa oss ensamma – men vi har fått många välbehövliga råd och förmaningar, så vi känner oss mogna uppgiften! Vi avrundar dagen med en god avskedsmiddag på ”krogen”.

Måndag 3 augusti. Även denna morgon tillhandahålls tidig väckning. Nu är det en skäggig amerikan, som håller igång klockan fyra. Uppstigning dock redan strax efter fem – och taxi ut till flygplatsen. Planet startar 06.40. Birgit åker först till Sydney för att stanna till ett par dagar hos Kay och Arne. Tråkigt – nu ses vi inte på ett halvår. Vi har stämt träff i Eilat i början av februari!

Jag möter Olof klockan tio. Ringer Sydney angående satnaven – och får så småningom besked att det är *normalt* att den apparaten sänder ut signaler som kan störa annan utrustning. De accepterar mina synpunkter beträffande kostnad för garantiarbetet.

”Lady Rosi” kommer in till Cairns på senare på söndagen. Kul att återse Siv, Roger och lilla Rosita. De stod inte ut med tanken på att lämna ”ladyn” i Australien – nu är det Svedala som gäller för dem också. De lånar några av ”sina” sjökort för kopiering. Vi avser gå samma rutt hemåt, så det går nog inte att undvika att vi ses här och var...

Olof lagar middag – varmkorv och potatis. En lagom ”mjukstart” – jag vet att han kan bättre. Det är 28° varmt, så egentligen är man mest törstig.

Jag har ”QSO” med Arne sent på eftermiddagen – signalerna är lite svaga - men det går bra med telegrafi. Birgit har anlänt planenligt - Arne hämtade på flygplatsen. Även Tom i Merimbula kommer in på frekvensen – han hade haft kontakt med Sverige, så bättre konditioner verkar vara på gång.

Så är vi klara och redo att fortsätta färden. Cairns har varit en angenäm upplevelse – men det skall ändå bli skönt. Vi är båda nyfikna på vad som ligger framför.