

Nämndöfjärden i juni 2021. Foto T. Arnborg

Innehåll: Årets möten - Ordföranden har ordet – Redaktör – ”Göran Cederström” av Per Runhammar- Medlemmarnas båtpresentationer denna gång ”Octav” och ”Asynja” – Medlemskap – Tips: Till salu ”CAN CAN” – Fortsättning Åke Somnells L28 ”Miss My” jorden-runt.

Årets möten

☉4:e september. Höstträff med båt i Finnhamn.

– 20:e november. Årsmöte.

Ordföranden har ordet

De flesta av oss har nog fått riktigt mycket sol och värme den här sommaren även om sommaren tog abrupt slut i augusti med regn och rusk. Nu ser det ut att bli en mer normal sensommar och höst med fin segling i måttliga till hårda vindar där våra båtar trivs. Eftersom vi fortsatt har ett högt smittoläge i landet men att de flesta av oss nu är vaccinerade så har vi beslutat att köra höstträffen som planerat. Det är dock viktigt att vi alla hjälps åt och håller ett bra avstånd och umgås med förstånd på träffen. Höstträffen kommer som tidigare aviserats att bli lördagen den 4 september i Finnhamn vid gästbryggan ost om farleden. Det har ofta varit så att några

redan kommer dit på fredagen medan andra av oss träffas i Norrviken på Runmarö för att segla dit på lördagen. På eftermiddagen brukar det bli en spontan fika vart efteråt båtarna kommer in och sen tänder vi grillarna på berget så ta med dig något gott att äta som passar att laga eller grilla på berget. Vi diskuterar lösningar seglingar och allt möjligt kul under kvällen och det finns fina möjligheter att titta runt i varandras båtar för att se hur andra löst samma utmaning som du har, den är naturligtvis inte lika smart som din men den kan vara väl värd att ta till sig ☺. Ni är varmt välkomna att segla dit så ses vi där.

Håkan Lundgren

Red.

Sommarmötet den 5:e juni var inställt p.g.a. Covid, men 7 båtar med ”friska” och

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

vaccinerade sökte sig ändå till Norrviken vid Runmarö. Det blåste 1- 2 sekundmeter, så vi, Torkel och jag som antagligen bor närmast kom fram sist! Det tog oss "bara" 4 timmar att segla från Ingarö. Men vi kom lagom till middagen, alla dukade upp grillar och rätterna intogs i gemenskap. Fantastiskt väder, stilla solnedgång! Efter middagen och "Linjeakva" rullad på "Octav", som Roland bjöd på, dragspelsmusik av Torkel, därefter besökte vi varandras båtar. Alltid kan man inspireras till något nytt sätt att inreda eller renovera! Vi sov ovaggade och morgonen därpå fler båtbesök, bl a hos Tobias Mattson som bor permanent på sin L32:a, det vill säga även på vintern när den ligger i vattnet. Även Roland Andersson berättade att han bott långa tider på sin båt. Många berättar om hur bra det går att bo på en Laurin. Efter en härlig äppelpaj som vi tackar Helene och Jan Elfstedt för, avseglade var och annan i egen takt. Stiligt och proffsigt med flera ensamseglare!



Foto Torkel Arnborg. På hemvägen från Laurinmötet på Norrviken kom ett mystiskt jättecken! En riktig Corona uppenbarade sig på himlen. Vad betydde detta? Början eller slutet ...

Nästa nummer tänkte jag tillägna de som byggt sin egen båt. Det är viktigt för Laurinkosternas fortsatta existens att unga vågar sig på att bygga havets starkaste utmanare till segelbåt! Än idag syns Laurin kostrar i fjärran länder, vilket värnar för dess styrka och säkerhet. Hör upp alla ägare/båtbyggare: Sänd mig årtal, båtbyggandets historia, reparationer, positiva och överraskande händelser och seglatser. Naturligtvis även 3-5 bilder. KCA

Följande artikel av Per Runhammar publicerades ursprungligen i artikelserien "Svenska Äventyrare" i tidningen På Kryss. Vår medlem Henrik Smitterberg kom i kontakt med författaren som gav sitt godkännande att publicera även i vårt Laurinkosterblad. Många seglare känner säkert igen sig i drömmen om att dra söderut med båten...och alla artiklar om vår hedersmedlem Göran Cederström, vill vi inte missa. *Red. KCA*

"Göran Cederström" av Per Runhammar

Det fanns något hurtfriskt över femtio-och sextiotals seglingsskildringar. Segling var en beundrad strapats för fria män. Världen var en spännande plats att upptäcka. Sen kom Göran Cederström.

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

Han var en medelålders akademiker när han köpte sin Laurinkoster och började tillbringa kvällar och nätter i kajutan böjd över sjökort och navigationslitteratur. När han väl gav sig av hade han sagt upp sig från sitt lärarjobb och lämnat en relation. Det var en tid av rannsakan och självvald ensamhet på världshaven.

Men det var också sjuttiotal och han seglar runt en jord som inte lånar sig till äventyrsskildringar. Hans bok Från hav Till hav är en krass uppgörelse med exotism och borgerlig strapatsdyrkan. Romantiken är punkterad. Namn på länder och platser har fått nya laddningar. Panamakanalen är ett konkret uttryck för industriländernas maktanspråk. Söderhavet skälver av den franska statens provsprängningar. Det finns inga vita fläckar, det finns inga orörda öar. Modernitetens cynismer når honom på världshaven genom kortvågsradion. Göran tillhör en generation som läser internationella dagstidningar och han känner till de politiska motsättningarna i Franska Polynesien långt innan öarna bryter hans horisontlinje. Och allt krånglar för honom; vindrodet, Optimuslampan, de ouppklarade relationerna, världspolitiken och vädret (senare får han statistiska belägg för sin utsatthet: sensommaren 1972 är den regnigaste och blåsiga i StillaHavsregionen sedan 1912).

Och det är mycket läsvärt. Boken har den närvarokänsla som alla seglingsskildringar borde ha. Vi är med hela varvet runt, svärande, mekande och med halsen svidande av lite för många stopp sur

piptobak. Och genom den sarkastiska texten inser man plötsligt att karln är lycklig i sin båt. Han njuter av farten och de skummande vågkammarna i passad vindarna, av att vara ensam, av att spela klarinett för den tomma oceanen, av att duscha i friskt regnvatten i stiltjebältena. När den tropiska natten kommer med bris och svalka och han somnar på däck under stjärnhimlen och hör delfinerna som simmar tätt under stäven, där och då sluter han ett slags fred, om inte med stormakterna och massturismen så i alla fall med sig själv och sin resa.

Och mycket riktigt – halvvägs mellan Rarotonga och Nya Guinea slår han fast att han ska segla på detta ödsliga hav nästa år igen, och nästa decennium, och nästa århundrade.

Nu är det nästa århundrade. Och då måste man ju ställa frågan: Hur gick det?

Jo, det blev fler oceanseglingar. Göran tog Tua Tua tillbaka över Atlanten till Brasilien två gånger på åttio-talet. Andra gången träffade han en brasilianska och gifte om sig. Göran blev familjeseglare i en stålketch och korsade Atlanten under ytterligare två resor. Han fick chans att visa sina barn världshaven och dessutom deras mors hemland Brasilien.

Nu lever han ensam igen men i trakterna kring Lovön i Mälaren kan man ibland se en annan Laurinkoster ligga för ankar en bit från stranden i det spegelblanka Mälarvattnet, så som jordomsegglare föredrar att förtöja. Då och då kan man se en gråhårig man ro ut till sin båt och

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

rumstera runt en stund i sittbrunnen. Vad har han för plan? Han dröjer med svaret när jag ställer frågan över telefon.

- Det börjar alltid som en fantasi. Det är svårt att stå emot. Man jag får se hur långt jag kommer. Man kan ju alltid vända.

Per Runhammar

Medlemmarnas egna presentationer med ägarlängder

Berättelse om L38 "Asynja"

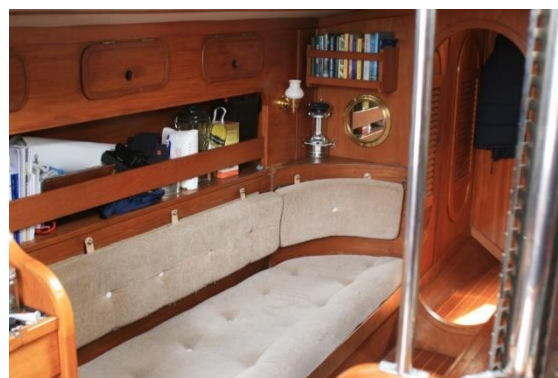
Jag stötte ihop med Roland Andersson i Kalmar när jag kustseglade med min tidigare båt "Vagabond". Han hade då "Octav" och det var första gången jag såg en L38 på nära håll. Jag blev djupt imponerad. Under påföljande höst sökte jag på Google nästan varje dag och hittade en L38 i Malaysia. Då förberedde jag en resa för att titta på båten. Ägaren hade inlett en jordenrunt seglats, men avlidit i Malaysia. En släkting till ägaren ville då sälja henne. När jag kollat upp möjligheter att ta mig ner och ringde igen, var båten såld.

Jag gick vidare i mitt letande genom Google så gott som varje dag, men inget till salu. Plötsligt flera månader senare dök "Asynja" upp till salu. Glädjen var stor när hon låg på Värmdö. Jag och Belinda, min fru åkte ut och tittade, bestämde oss och la på hand!



"Asynja" hade då haft tre ägare. Jonas Hamberg 1976-1988, Cliff Kihlstedt 1988-2007, Conny Zetterberg 2007-2009 och Anders Lundberg, undertecknad 2009-.

Förste ägaren och förmodligen initiativtagaren till bygget var ett par som sedemera seglade jorden runt, vilket även framgår av dokumentationen som följde med båten. De seglade under 5 år jorden runt, och besökte flera öar i Stilla Havet samt Nya Zeeland och Australien. Enligt rykten skall inredningen ha byggts av en slöjdlärare och är av lackad teak. Mycket marin och fin inredning anpassad för ett par på långsegling.



Näste ägare lär ha seglat henne till Västindien fram och åter, och därefter sålt henne till Conny Zetterberg, som målade

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

om henne och Epoxybehandlade. Conny hade tänkt att segla till Spetsbergen, varför han installerade en Reflexkamin. Enl. Conny var båten redan redigt vinterrustad, då enl. honom en tidigare ägare planerat att resa till Antarktis. Han kom dock inte iväg, varför han la ut henne till försäljning och jag nappade.



Vi har seglat till Estland, Holland, Danmark, Norra Tyskland och längs med svenska kusterna. Mycket av seglingen har skett på hösten och sensommaren, då vi kunnat hålla en behaglig värme tack vare Reflexkaminen.

Jag tar sällan upp henne utan är vinterliggare som regel, passar då på att småfixa vintertid. Det är en bekväm båt att leva i, med garderober, ett pentry anpassat för segling, 5 st användbara kojor, varav 2 med slingerskydd. Hon är byggd med distansmaterial, vilket ger en tyst båt utan kondensproblem.



Tyvärr har jag drabbats av en ryggskada, vilket minskar förmågan att långsegla. Kanske jag tvingas sälja "Asynja", det är inget jag vill men framtiden är oviss. Nedan en teknisk beskrivning.

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

ASYNJA

Asynja är en av 12 st byggda Laurin 38-or. Ritad av Arvid Laurin.

En Laurinkryssare/koster, Skrovnr.JPR 170980178

Byggd 1978

Längd ö a 12.50m

Längd v l 10.50 m

Bredd 3.15 m

Djup 1,7 m

Masthöjd 16 m

Deplacement 11.5 ton

Motor Yanmar på 56 hk inköpt och monterad 2015

Ny extraknut propelleraxel och trycklager 2016

Dieseltank 600 l integrerad i kölsvinet

Vattentank 600 l integrerad i kölsvinet

Septitank med utsug genom däck. Ca 60 l (för närvarande urmonterad och under reparation)

Storsegel med genomgående lattor

Rullgenua Crosscut dacron. Rulle Furlex

Stormstor i orange duk. Hissas på separat skena på masten

Stormflock

Genaker (omsydd spinnaker) med strumpa.

Autopilot Autohelm(äldre modell)

Elankarspel med 50m djupmarkerad kätting och Bruceankare

Bogpropeller

Furuno-radar

Furuno GPS

Furuno VHF samt bärbar VHF

Garmin 525 med tillhörande nav. kort

Raymarine Tridata

Raymarine Wind. Kopplad mot logg så att sann vind visas

Solceller 50W samt 65W

Fyra gelbatteri samt ett startbatteri

Nytt elsystem i hela båten

Tänkande batterifördelare som laddar samtliga batterier och styr del den grupp som behöver laddas

Kombinerad laddare och inverter

Larm

Gasolspis med ugn

Två compositgasoltuber i ankarboxen

Nytt gasolrör genom hela båten

Elektrisk gasolavstängning i ankarboxen (styrts från pentryt)

Kylbox klädd med rostfritt Isoterm

Webasto värmare med fyra varmluftsutgångar. Ett vid pentryt, ett i salongen, ett i förpiken. Samtliga reglerbara, samt ett i badrummet, ej reglerbart.

En Reflexkamin i salongen. Att använda vid minusgrader.

50l separat tank till båda värmarna.

Nya bottengenomföringar i brons 2008

Epoxybehandlad 2008

Livflotte Plastimo Tran Ocean 4 man.

Inredningen är byggd av en slöjdlärare och är i lackad Teak

Maststeg

Samtliga fall utbytta 211

L 38 "OCTAV"

Jag Roland Andersson bosatt i Västervik sedan 2003 och ägare till en Laurinkoster 38 fot byggd 1991 som heter "Octav". Närmare beskrivning ska Anders Skogward göra om båten, då han var förste ägare och dess byggare. "Själv hade jag en L28 tidigare och hade egentligen inte en tanke på att lägga en halv miljon på en L38:a, men mitt personliga förhållanden ebbade ut och inget kunde längre hindra" (intervju per telefon KCA). Liksom många hade jag en tanke på att göra en längre segling. Särskilt efter att läst några böcker om långsegling, som till exempel Göran Cederströms seglats med L28:an Tua Tua. Jag körde långtradare på mellan- östern,

varje resa tog 3-4 veckor, vilket inte är bra för ett äktenskap, lite som att långsegla... .

Så 2007 i april gick jag i pension och efter midsommar 2007 började jag min första segling. Spännande, äntligen iväg. Ner genom Kalmarsund till Utklippan, nästa Hanöbukten. Behövde nästan hela bukten för att kryssa mig fram till Simrishamn, vidare ner till Kielkanalen. Jag stannar alltid till ett par dagar i Rendsburg som är ett trevligt ställe. Ut från kanalen i Brunnsbyttel in i Elbe, men som nybörjare var jag inte van vid tidvatten och starka strömmar. Jag missbedömde styrkan i strömmen och försökte väja för den första röda bojen, icke så, det blev en liten närkontakt, men jag var inte den ende som varit på den, efter att ha pratat med andra nybörjare.

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



Cuxhaven, där kan det bli spännande ibland när ström och vind ligger på. Du ska in till gästhamnen genom en pallisad, så håll i tummarna! Sista biten på Elbe vill man inte vara i farleden med alla stora fartyg, så då går vi fritidsseglare utanför de gröna bojarna tills vi kommer till öppet vatten. Ja, öppet vatten var väl att ta i, efter att ha studerat sjökorten hemma i soffan såg det inte så enkelt ut med mängder av pinnar, bojar och sandrev. Man borde med andra ord inte vara utanför bojarna till stora farleden. Men på plats var det inga problem, det som kan ställa till det lite är vid passagen till Hook Von Holland, med mängder med färjor och lastfartyg, men på med motorn och över så fort som möjligt.

Vidare ner till Den Helder och Oostende. När jag passerar Belgien finns många gamla bunkrar kvar från kriget, en del står kvar uppe på sanddynerna, vissa har rasat ihop. Nu passerar jag Calais och över till engelska sidan, gatlopp till Dover. Det blir början till kriget med tidvattnet, försökte kryssa några gånger men gav upp efter 3 timmar. Då hade jag bara kommit en och en halv distans. Min bra motor får göra jobbet men efter 6 timmar är det roligt

igen, strömmen är med i 6 timmar och det fortsätter så i tills vi når Biscaya. Jag har nu gått nonstop till La Coruna från Oostende, vilket blir 750 dist. Tog ungefär 6 och ett halvt dygn, med många delfiner att titta på.

Jag har gjort ytterligare två seglingar till La Coruna, sista gången gick jag på franska sidan, där jag såg mycket stora byggnader i betong, förmodligen har de innehållit kanoner.

Från La Coruna vidare ner efter kusten till ett ställe som heter Camarinas, en vik strax innan Finistère, bra plats för de flesta vindar om man vill ligga för svaj. Vidare ner till Muros där många båtar ligger på svaj, letar upp en bra plats men vaknar på morgonen att båten lutar underligt lite framåt, väl i sittbrunnen lägger sig båten på sidan, tidvattnet är på utgående och jag har drivit lite närmare land. Det tog oss 6 timmar innan vi var på rätt köl igen. Under tiden kom en farbror och gick förbi med vatten upp till knäna och vittjade några krabburar.

Det finns många fina städer att besöka utmed kusten. Den här gången går jag ända in till Lissabon, under en bro och en marina där jag stannar i tre dagar. Seglatsen fortsatte sedan till Porto Santo 496 distans. Det tog 4 dygn och jag har sett flera sköldpaddor än någonsin. Här tog jag en långpromenad genom en tunnel till andra sidan ön och tillbaka inklusive vätskekontroll, det tog flera timmar. Därefter var det en kort sträcka till Madeira Funchal. På ön rekommenderas linbanan från centrum upp på berget och sedan en

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

lång promenad utmed "levadan", du är tillbaka på omkring 3 timmar.

Från Madeira till Kanarieöarna, med siktet inställt på Graciosa och en bra svaj vik. Staden består av bara vita hus och sand, ingen asfalt. Det finns affärer och barer och även en marina.

Ner efter Lanzarote finns en bra svaj vik på södra delen. Andra gången jag var här så åkte jag och en fransman på ett riktigt blåsväder, det började lite fint med 15 sekundmeter och ökade till toppar på drygt 30, vinden kom från land så det blev ingen sjö, men båten och riggen var helt brun av sand.

Vidare ner utmed Fuerteventura där vi övernattar innanför piren till Morro Jable. Sedan vidare till Las Palmas. Här fick jag ankra några dagar innan jag fick plats i marinan, ARC-rallyt hade bokat nästan hela hamnen, så i mitten av oktober åker vi ut ur marinan. Nu bär det vidare till Teneriffa och en längre etapp mot Cap Verde startar med näst intill stiltje, så vi gick för motor i 33 timmar som tog 2 dygn. Nu kom vinden akterifrån eller snett akterifrån, äntligen segling med utspirade segel, visserligen inte fort, men vem har bråttom, gungar en del, delfinbesök alltid lika roligt.

Framme i Mindelo efter 939 distanser och drygt 7 dygn. Här finns allt vi behöver för proviantering även ett bra ställe att fylla på våra svenska gasolflaskor. Här finns en pub med mat och livets dryck för oss seglare, en marina som en tysk byggt. Jag tyckte det var dyrt sista gången jag var här

2015, då kostade det 382 kr/dygn exklusive el och vatten.

Ursäkta jag har glömt att nämna att på första resan till Karibien var en tjejkompis och hennes son med från Kanarieöarna.



OK, då seglar vi vidare. Från Mindelo till S:ta Lucia. Vinden är ganska kraftig när vi kommer ut, ett rev i storen och utspirat försegel med vinden in från aktern. Så blir det mer eller mindre hela resan, ett par missöden, bl a en genomföring på ca 40 mm gick sönder och krävde en stor plugg, då var det 1100 distanser kvar, men den höll ändå fram. Missöde 2 var när elpiloten la av, det blev handstyrning i 1000 distanser, vi var 3 på båten så det gick bra då vi körde 4 timmars pass, även vindrodret fungerade dåligt. Det blev bra distanser sista veckan 150–170 distanser per dygn med ett rev och 2 tredjedelar på förseglet. Totalt 2177 dist. 14 och ett halvt dygn och 6.25 knop i genomsnitt. Väl S:ta Lucia ankrade vi i hamnen. Sedan togs båten upp på varv för att byta genomföringen. 3 Dygn kostade 341 US dollar. Men det var en bra hamn, fredagar var det gatufest inne i byn med Karibisk musik och grillat. Naturligtvis rom och

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

punsch, men kom ihåg att intaga max 3, efter den 4:e blir det jobbigt att gå hem.

Sedan seglade vi till Marigot Bay, som var en pärla att besöka, vidare till Bequia där många stannar till, nu var det nära jul och många skandinaver var här. Julen firades på stranden med gran och grillat och sallader som lokala ordnade mot en penning. Vi blev 100 personer på den festen! Jag och några norrmän hyrde en taxi för att titta på en sköldpaddssodling på andra sidan ön, efter att de växt till sig ordentligt släpps de ut i det fria. Nu flyttar Annette och Johan ut för att besöka sin mor i Amerika. Nu kör jag ensam, nu får jag bestämma!

Ett måste var att besöka Tobago Cays, ett rev som jag ville till för att snorkla i 5 dagar och se alla färggranna fiskar och stora sköldpaddor.

Sedan bar det vidare söderut till några andra öar, Mustique med Basil bar, en ö där det bor en massa kändisar, sedan Union, Carriacou, Grenada och södra delen Prickly Bay där många båtar låg även några svenska.

Nu ett längre skutt, ca 80 distanser till Trinidad. Dags för karneval en hel veckas festande. Sista dagen är det stora paraden, måste ses, musiken är dock något hög, en person mätte decibel i sin telefon, den slog i botten med 120 decibel, pacemaker behövs inte, pumpen går ändå!

Efter två veckor här i Trinidad går färden norrut igen. Samma öar och

snorklingsrevet än en gång. Nya öar att besöka är Martinique med stor hamn och huvudstaden Fort-De-France. St. Pierre är den gamla huvudstaden som förstördes i ett vulkanutbrott 1902 och alla invånarna 30000 personer dog utom 2 som satt i fängelse för mord. Alla segelfartygen som låg för ankar fattade eld och sjönk, inga överlevande.

I Dominica (Dominikanska republiken) kan man ankra i huvudstaden Roseau eller i Portsmouth som är bättre hamn.

Väl i Guadeloupe går jag till Bourg de Saintes där det är bra ankring och här finns ett gammalt fort att besöka. Därefter till Deshaies på norra delen av Guadeloupe. Om ni sett TV serien Morden i Paradiset, så är den inspelad där och runt omkring, det är mitt favoritställe! Det är bra att segla här bland öarna, vi seglar ju nästan alltid på läsidan, men när vi ska över till nästa ö kan vindarna vara nog så hårda, kulinstyrka är inte ovanligt.

I Antigua och English Harbor är en gammal hamn sedan Lord Nelsons dagar. Här ska man vara om du vill se gamla och mycket stora segelbåtar, speciellt Antigua Race.

Därefter bär det av till St. Bart och Gustavia. Måste ju se en gammal svensk ö men det var ett våldsamt gångande på ankringsplatsen, var tvungen att ligga midskepps i sjökoj för att inte rulla ut ur slafen. St. Bart var dyrt, var på ”Vanadisplatsen” och tittade på ett museum, inte mycket att se.

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

Därefter seglade jag till St. Martin Philipsburg och ankrar i en månad innan överfarten till Azorerna. Vi hyrde bil och kör över till den franska sidan, men konstaterar att det var bättre att stanna på den holländska delen. Så hade de även karneval ett par dagar, alltid omkring 30 april, vet ej hur de lyckats få reda på min födelsedag? Karnevalen var inte lika stor som på Trinidad, men ändå mycket bra. Nu måste det till proviantering, mat och vatten för dom längsta sträckorna, men som tur är det nära till affärer.

Den 7 maj 2008 tullar jag ut från St. Martin, jag fick ett råd från en annan seglare hur jag skulle segla till Azorerna. "Kör norrut mot Bermuda och när du känner att det börjar blåsa från vänster, svänger du höger." Jag höll på i 500 distanser men för att var på den säkra sidan tog jag 100 till innan svängningen till höger. Det stämde ganska bra, jag kom till Azorerna 2477 distanser och 23 dygn senare. Vädret hit var varierande med några mindre stormar, en del nästan stiltje. Det var besvärligt med för lite vind och stora dyningar som gjorde att båten vände i motsatt riktning. Upp och ner på däck för att ta in eller släppa ut rev. Några fartyg var inom synhåll ibland, jag såg säkerligen inte alla eftersom John Blund ville vara med.

Väl framme i Horta var det mycket trafik, många båtar, jag tankar och fyller vatten och stannar i 7 dagar. Jag förbrukade från St. Martin till Horta, 38 liter vatten, 14 liter mjölk, 8 lit juice, 1,5 liter cola, 26 flaskor öl 33cl. Sen tillkommer vatten för tvätt och

tvagning som jag inte har mätt från vattentankarna.

Den 7 juni 2008 sätter jag kurs mot England. Vinden ökar, in med 2 rev och en liten flik på förseglet. Gale varning 8 beufor ca 18 m/s och 6 meter höga vågor, men den uteblev trots att varningen ligger kvar på navtexen. Så går tiden, upp och ner på däck, när jag närmar mig England tar jag 2 rev på kvällarna för att slippa gå upp mitt i natten. Det kommer ofta stormvarningar på navtexen, men de uteblir ofta. Nu börjar det bli kallt och tröjor och jackor tas fram.

Vattentemperaturen är endast 16 grader. Sedan var det engelska kanalen igen, seglar inte i motström, upp till Dover och över till franska sidan, landar i Oostende efter 13 dygn och 1583 distans. Vidare hem är det samma som på nervägen, Den Helder, Cuxaven, Kielkanalen till Västervik. Totalt var jag på resan 13 månader och 12080 distans.

Resten av 2008 och 2009 seglar jag hemmavid förutom en sväng till Västkusten upp till Sandefjord i Norge för att hälsa på seglare jag träffat i Karibien. Men 2010 börjar det att krypa i kroppen igen, jag måste göra någonting, varför inte en sväng till Brasilien där jag aldrig har varit? Inget hindrade, så skaffa sjökort och iväg.

Nytt vindroder, Monitor och lämnar Västervik i i juni. Ja, ska inte trötta ut er med att beskriva nervägen till Kanarieöarna, den går nästan i samma spår som förra seglatsen. Las Palmas är alltid trevligt, inte bara för att det nog är det

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

billigaste ställe att lägga till på. Många svenskar, fler Laurinbåtar och så "Sailors bar" där alla träffas och utbyter erfarenheter som blir bra och spännande med ett par öl och god mat.

Från Las Palmas den 18/11 till "Capo Verde". Lämnar ön 25/11 med kurs söderut, vindarna mycket växlande från nästan stormstyrka till stiltje och en hel del regn. Nu börjar värmen komma 2/12 åkte bimin upp till +36 grader. 5/12 är nu i Doldrums, och passerar 6/12 ekvatorn kl. 22.32 på N/S 00,00 W32,37,785 nu gäller syd på min plotter. Siktet är inställt på Natal, visst är det väl konstigt hur man planerar och tänker så nog tusan är det mörkt när det är dags att angöra en hamn och extra besvärligt när det gäller att köra in i en flod, framme kl. 04 på morgonen, droppar ankaret och uppsöker kojen.

Upp och hoppa, dags att tulla in. Det är långt till immigration så därefter en taxi till doktorn för att fylla i en blankett att jag är frisk. Ingen kontroll därefter av tullen och sist Federal Police. Samma sväng när jag lämnar Natal för att gå vidare till Recife förutom att gå till doktorn, som bara gäller när jag kommer till Brasilien. Väl framme i Recife, gissa om det är ljust? Nej, det är svårt att hitta in mellan pirarna med mycket bakgrundsljus, väl innanför måste jag ankra och invänta högvatten för att kunna gå in till marinan.

Samma procedur med myndigheterna igen, varje gång jag byter provins. Nu vill jag till Salvador för att vara där under jul och nyår, det tog 4 dagar. Efter jul går jag över till Itaparica och ankrar, här är många båtar

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

och jag blir kvar en längre tid. Det var trevligt på nyårsafton med mycket folk och musik. Itaparica är ett bra ställe att stanna på med flera barer och pizzeria, ett mindre Mercados visserligen med begränsat sortiment. För att storhandla kör jag in till Salvador. Nära hamnen finns en stor byggnad med bara souvenirer och intill en hiss för att komma upp till staden. Man hamnar då på rådhusplatsen. En kort promenad och jag befinner mig i gamla stan', mycket trevligt!

Nu har ännu en svensk båt Hr 382 anlänt Salvador, Klaes träffade jag 2008 i Grenada. Klaes har Jaja med sig. Vi planerar en liten utflykt tillsammans på floden Rio Paraquacu till Maragogipe, en ort ca 10 distanser upp. Maragogipe är känd för sin marknad varje lördag, med mängder av rätter som jag inte har en aning om hur de tillagas. Mycket folk kommer till marknaden, en del i båtar som ser ut att vara uthuggna stockar. Vi lämnar platser på eftermiddagen för att leta upp en ankarplats i floden. Det är en fin kväll med många färggranna fåglar.

Tillbaka till Itaparica, där jag stannar länge, endast avbrott för att köra till Salvador och bunkra.

28/1 tullar jag ut från Salvador med kurs mot Rio. Går in på en flod och övernattar i Baia de Camamu, tar en vilodag och som vanligt byta ett par plasttravare... mer jobb behöver jag inte så det är bara att vila ut till morgonen. Tanken var att gå till Arkipelago Albolhos, men vill inte gå in bland öarna i mörker, så jag rundar istället. Ser många fiskebåtar med nät, alla nät är

väl upplysta med blå lampor. Passerar ett stort oljefält med många riggar och tankfartyg, kryssar fortfarande med vinden. När jag rundar Cabo De Sao Tome' sjönk vattentemperaturen från 29 till 20 grader. En tröja rädde bot på den kalla natten men även radarn tackar jag för i den dimman!

Nästa plats är Buzios turistställe med 3 stora kryssningsfartyg på redan, jag var ensam segelbåt här, men de hade en fin båtklubb som firade 30 års jubileum med orkestrar och mat. Det var mycket folk, men jag undrade var alla båtar höll till? Som svar fick jag att nästan ingen medlem hade båt, men det är fint att vara medlem i en båtklubb i Brasilien.

Nu sista biten till Rio, när jag kom fram, javisst, i mörker, men med god vägledning av Kristusstatyn på berget väl upplyst. Hittar en boy nedanför sockertoppen "Marina Club de Regatas Guanbara" och tullar in i stan' som har bra tunnelbana. Från Salvador till Rio 851 distanser.

Nu till "måstena" när jag är här. Först "Sockertoppen" som ligger granne med marinan. Två linbanor för att komma upp, väl uppe finns det stigar runt toppen, småapor gör mig sällskap till den fina utsikten över "Copacabana". Eftersom det är vardag är stranden nästan tom. Nästa är Kristusstatyn som gäller. Jag tar en taxi till stationen och löser biljett på tåget som går till toppen, sista biten får man ta hiss. Om jag tyckte utsikten var bra från "Sockertoppen", så är nog den här oslagbar. Höghusen nedanför ser inte alls ut som höghus. Buss tillbaka till marinan. Vidare till Jarmin Zoologiska trädgård,

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

verkligen sevärt! Därefter en lång promenad på "Copacabana", nu är det lördag med mängder av folk. Två öl klarar hela stranden.

Efter 7 dagar kryssar jag vidare, men efter 3 timmar upptäckte jag att jag kom ingenstans. Jag kollade tidvattnet och gick för motor tills jag kom ut en bit. För att komma 67 distans till en viken "Cabo Frejo" behövde jag 29 timmar. För segel 98 distans med en snittfart av 3,1 knop. Strömmen utmed kusten är stark, varje gång det slutade blåsa vände båten. Under 10 dagar låg dygnsdistanserna mellan 59 och 82. Tillbaka i Salvador 28/2.

Nu i början av mars i Salvador stänger allt i en vecka! Det är karneval, musik dygnet runt, monstertruckar 24 m långa och 3,5 m breda fullsmockade med högtalare och orkestrar på taket. Mängder med folk och svårt att ta sig fram. Jag blir kvar här och kör in till Salvador, eller seglar till ett par öar längre in, tar även en sväng till Maragogipe i floden. Det finns en del småarbeten att göra på båten som rengöring av skrovet som beväxats bra. Det är 35 grader i luften och 30 grader i vattnet. Lämna 30/5 och går till Natal 642 distanser för att tulla ut ur Brasilien.

Färden bär norrut, har inte bestämt vart det blir, passerar långt utanför Amazonas floden. Bra dygnsdistanser då strömmen är med. Passerar ekvatorn igen 12/6 ca kl. 0700 S/N W42.57.30, lite besvärliga vindar ibland med regnskurar. Bestämde mig för franska Guyana, och Degradés Des Cannes. Vad floden heter har jag glömt, men det gör ingenting. Här finns inget,

någon mil till närmsta affär, 2 kilometer till en liten restaurang, men den var OK. Stannar i några dagar, byter plats till Kourou 51 distanser norrut där en lång boj-kantad farled ledde in i floden, ankrar här. Visserligen finns en marina, men den är full av fransmän som verkar ha växt fast i leran. En gata leder in till staden med små affärer och allt man behöver. Firar midsommar ensam här, men sillen och OP satt bra! Nu räcker det med Frankrike, så upp med ankaret och iväg.

Tyvärr var det dåligt med vind, så "Yanmar" får göra tjänst ett par timmar. I Surinam lade jag till vid anöringsboj, sedan vidare till Paramaribo, vilket var en lång infart med kraftig motström, tyvärr ingen marina där så det blev 10 dist. extra till Domburg. Ankrar här men det är mycket strömt och tidvattnet vänder flera gånger per dygn. 12 meter djupt är det så jag lägger ut 45 meter ankarkätting. Här måste jag stanna längre tid för att vänta ut orkansäsongen. Men det gör inget, här finns allt jag behöver, flera små affärer och matställen. Bussen in till Paramaribo tar ca 30 minuter, 6 kr enkel biljett. Staden är klassad på UNESCO världsarvlista och har särskilt fina gamla trähus. Ordnar visum för tre månader. Det finns många holländare här som arbetar eftersom det är en gammal holländsk koloni. Tiden går och jag måste förnya visumet. Antingen gör jag det enkelt för mig och hyr en bil och köra till Franska Guyana och stämpla passet och tillbaka, eller dra upp ankaret och ta båten. Jag valde det senare, men det blev besvärligare än jag tänkt, med kraftig motström och omväxlande segling och

motorsegling. Stannar där i 5 dagar, sedan tillbaka till Domburg, nu mycket roligare med medström. Nu visum för 2 månader till i Surinam.

Avseglar den 11/12 mot Trinidad. Det tog 4 dygn och blev 533 dist. Ja, så var det jul igen. Den firades ombord båten "Frideborg" tillsammans med Stig och Monica, som låg på land för lite service. För mig bar det vidare till Grenada och Prickly Bay, där redan flera svenska båtar låg. Sedan ville jag återse revet igen, det är ett måste. Det var lite svårare att snorkla här denna gång, det var för mycket vind och stora vågor som slog över revet. Istället tog jag mig till ön Mayreau, en verkligt fin ö som rekommenderas. Sedan var det åter dags för rengöring av skrovet, men jag blev lite osams med en liten fisk som inte gillade att jag tog bort beväxningen i vattenlinjen, han var på mig några gånger och bet mig i fingret, men jag vann!

Nu iväg till St. Martin för bunkring inför resan till Azorerna igen. Hann med karnevalen den 30 april.

Avgång 8/5. När jag kom runt sista ön så tänkte jag mig en rak kurs till Azorerna, men det tyckte inte vindarna, så jag fick hålla ca NNO några dagar. Dåliga dygns distanser, mellan 86-110. Den 29:e maj började det blåsa kraftigt och snabbt var det mer än 20 sekundmeter. Jag fick inte in förseglet helt i bygeln då den i masttoppen var trasig. Jag hade 3 rev på storen, men vinden bara tilltog. Innan jag fick ner seglet gick revlinan av inne i bommen och seglet drog iväg. Några sekunder senare

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

var det historia. Vinden fortsatte att öka, min vindmätare visade på 32 sekundmeter och gick inte längre. Träffade en svensk som låg ett antal timmar före mig till Azorerna och hans mätare hade toppar på 35 sekundmeter. Det är skönt med en Laurinare när det blir så här, och att ha ett Monitor vindroder! Den här gången blev det 2362 dist. och 24,5 dygn från St. Martin till Azorerna.

Avfärd mot England den 8/6. Det blev en varierad segling med fullt ställ, 2 rev, eller motorsegling. Siktade flera delfiner och sköldpaddor. En natt när det var riktigt mörkt var marelden så stark att det såg ut som jag hade en stark lampa i mitt kölvatten och varje våg som bröt lyste nästan som en stjärnhimmel. Men säg den glädje som varar! Några dagar senare är friden slut, vinden ökar snabbt och jag drar in hela förseglet och lägger 3 rev på storen. Vinden fortsätter att öka ännu mer, men jag törs inte gå upp i vind för att ta ned storen, hoppas att det håller?! Vågorna växer och det går kors sjö, det låter som åskan när de slår ihop, jag ser dem högt över båten. Varken vindroder eller el piloten har en chans att styra, det blir att styra manuellt och samtidigt hålla ett öga på kompassen. Släpper jag rodret så kastar jag ur kurs med en gång, det slutade med handstyrning i 30 timmar! En bedräglig natt med svårt att parera vågorna. Man hör när vågorna kommer och hoppas att det ska gå bra! En gång blev jag översköld och nästan helt blöt, men det går inte att sitta och styra och titta på kompassen såå länge, förmodligen somnade jag och vaknade när båten slogs ner närmare 90 grader där jag

låg raklång med vatten över mig i sittbrunnen, fastbunden naturligtvis med det var jäkligt kallt vatten! När det lugnat ned sig kunde jag gå ner och få något varmt i mig och byta till torra kläder. Det var en viss oreda i båten, hur allt som legat i sjökojen midskepps nu låg på durken, stekpannan som leget i fack under diskbänken hittade jag nu i en av sofforna i salongen, för att inte tala om maten från kylskåpet som hittades på navigationsbordet!

Tillbaka till rutinerna, efter krigandet med tidvattnet i Engelska kanalen till Oostende. Den här gången 1609 dist. och 11,5 dygn. Samma väg hem till Västervik som förra seglatsen. Totalt hade resan inneburit 16416 distanser och 25 månader.

Vi seglare måste vara lite konstiga, när vi är mitt ute på Atlanten så svär vi och förbannar stora vågor och för mycket vind eller för lite vind, vi längtar efter en ö att gå in bakom och lägga sig i lä och ha det skönt. Nu när vi är hemma med världens bästa skärgård och kan göra allt det, då är det dags att längta bort igen! Efter ett par år hemma så kommer tankarna. En sväng till, så är det igång, mera sjökort och iväg!

17/6 2015 bar det av samma väg mot Capo Verde Mindelo.

9/11 möter jag upp med Barbro och Pecka med sin L32. De deltar i ARC rallyt till St. Lucia. Efter 9 dagar i Lucia dags att tulla ut, planen är att gå till Argentina, det är hyfsad fart med vind och vågor snett akterifrån, sköna surfar mellan 12 och 14 knop. Lite missöden hör till.

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

Storskotskenan gick av och lagades provisoriskt. Det tog 11 dagar innan jag såg första fartyget. Jag vet inte vad som hände, men jag förlorade intresset för att fortsätta. Bestämde mig för att svänga lite till höger och går istället till Surinam, 970 dist. kvar. Hade räknat ut att det var 2032 dist. från Cabo Verde till Paramaribo. Nu hade man en ny marina i Domburg med jollebrygga. Även ny swimmingpool, restaurang och bra internet. En boj här kostar med allt inkluderat drygt 8 US dollar/dygn. Efter en månad gick färden vidare upp till Trinidad 537 dist. Det blev 4 månader här i Karibien och sedan hem igen via Azorerna. Tillbaka i Västervik 7/7 2016. Den här sista resan var på totalt 11616 dist. och tog 13 månader.

Sommaren -18 gjorde jag en sväng till Finland, Estland och Lettland. Ha en bra båtsommar, den svenska skärgården är ändå bäst!

Roland med båten "OCTAV"

Tips: Till salu Laurinbåten "Can-Can"

Nedan fortsätter:

- **Can-Can annons**
- **Åke Somnells berättelse
i originalformat**

Medlemskap i Laurinkostersällskapet.

Vill du bli medlem?

**Årsavgift 150 kr betalas till plusgiro
4683575-7.**

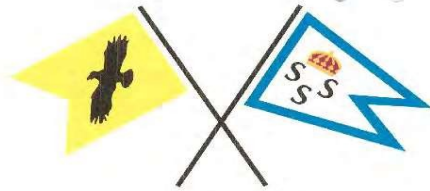
Påminnelse om betalning!

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



SWE 11058

CAN CAN FOR SALE

Loggbook

Historia - Ägare - Nuvarande hemvist - Specifikation - Köp / 2011 ---



Historia

Relationen till denna båt börjar 1962 då min far Lennart Brunnhage gick och väntade på att hans nya Laurinkryssare skulle byggas 1963. En sommar utan båt var inte pappas melodi och han blev erbjuden att överta ett bygge i Borgå, Finland. Där byggdes 2 st identiska Laurinare och den andre båtens beställare var NJKs ordförande, Dir Ernst Kindberg, hemmahörande i Helsingfors.

Lennart och Ernst kom att bli verkligt goda vänner, både i och utanför kappseglingsarenorna. Vid den tiden seglades en sommartour med start i Hangö Finland och Pokalseglingar, för att därefter segla tillfartssegling till Sandhamn och Gotland Runt, som var den tidens stora skandinaviska regatta. Efter GR så ställdes kompassen mot Arkösund alternativt Karlsamn. Därifrån seglades det vartannat år om Silverskeppet. En fullriggare helt i Silver, alla skot, ja allt var i silver. En mycket eftertraktad trofé att försöka erövra. Just denna sommar 1962 kom min far att med sin *LILECA II* vinna denna segling. Målgång skedde i Kiel alternativt Travemünde. Vidare seglades det upp till Köpenhamn och KDY, Kongelig Dansk Yachtclub. Sommartoruren avslutades sedan med Skaw Race i Marstrand.

Under dessa seglingar ville det sig inte riktigt för Ernst och hans mannar med sin *CAN CAN II*, varpå Ernst åter kontaktade Arvid Laurin, nu med order om att –”**konstruera en båt så jag vinner över de där förbannade svenskarna**”. Ja det var upprinnelsen till ***CAN CAN III***, som sjösattes 1966 och fullständigt krossade allt motstånd alla i resultatlistorna denna sommar. Hon kom att vinna 9 av 10 seglingar. Under den 10e seglingen, så bröt hon masten och tog sig för motor till den danska byn Stubbeköping, (lämplig angringsort vid brott på stubben).

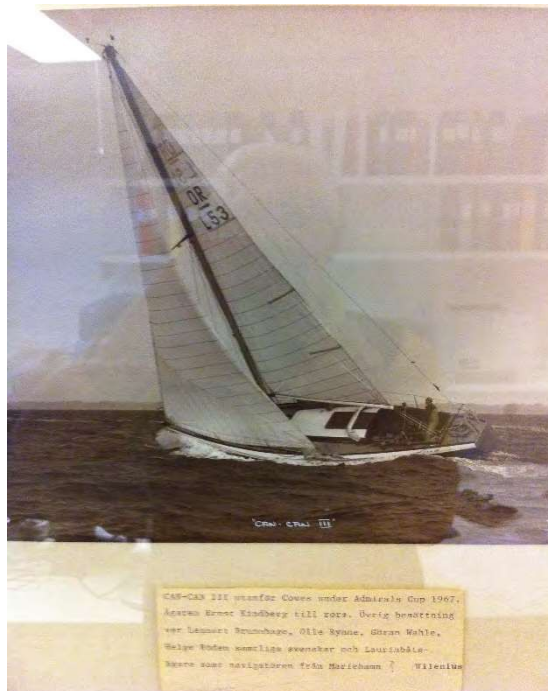
CAN CAN fick ny mast och 1967 ingick hon i Finska laget som deltog i det kända Admiral’s Cup, Cowes England. Ombord på denna segling samlades väl förbrödrade herrar både från Finland och ärkerivalslandet Sverige. En av dessa var min pappa Lennart. CAN CAN kom att göra väl ifrån sig och på Fastnet Race placerade sig på en total 4e detta år.

Pappa Lennart blev så förtjust i denna båt att när hon senare blev till salu så flög han över och hade handpenning med sig, men vid närmare tanke tyckte Lennart att hon var lite för opraktisk för den praktiska Lennart. CAN CAN var byggd för racing och pappa Lennart skulle ju använda henne för familjesegling också.

Sedan gick det flera decennier och en kväll hösten 2011 fick jag syn på en annons via internet. Nu var CAN CAN under annat namn och låg nere i östra Italien. En österrikare hade blivit förälskad i båten och köpte henne 2008/2009, tagit ner henne till Österrike för renovering.

Jag kunde inte låta bli att kontakta mäklaren och det tog mindre än en timme innan ägaren själv ringde upp mig och efter många och långa segdragna förhandlingar kunde vi skriva kontrakt i mars 2012 och båten bytte således husse. Så på gott och ont så drabbades båten av orkanvindar (BORA BORA) och togs till varv och jag skulle då godkänna varvet för stundande reparation. När killarna som ägde varvet presenterade sig och visade vad dom gjort med träbåtar, så föll jag direkt och båten sköts än idag av samma varv **AA Custom** i Monfalcone, som har flygplats och som ligger endast 10 minuter m bil från varvet så det är väldigt bekvämt / nära att komma till och ifrån varvet.

Efter att betalat och gjort rätt för mig kontaktade jag varvet, Wihlenius Båtvarv, Borgå i Finland, fann adressen till Ernst änka Maja Kindberg, 91 år. Nog kom hon ihåg mig allt och på min förfrågan om jag fick ta tillbaka deras namn CAN CAN så sa hon utan betänketid att det skulle nog Ernst tycka vara trevligt, varpå logotype beställdes per omgående.



Renoveringen

2012 / Utvändigt

- Botten, vattenlinje, skrovsidor, valv, ruff & sittbrunn slipas rent och oljas / lackeras
- Vattenlinje höjs 4 cm för "lättare look"
- Sittbrunn får ny sarg, gamla skotsystem för genua- och storsegel återskapas... dock med lite modernare snitt
- Gamla ratten bort (50cm) och ny vit (100cm) installeras. Lereras av CARBONAUTICA i Kroatien
- 2 nya winschar från HARKEN installeras
- Nytt storskotssystem från HARKEN installeras
- En del gamla block byts ut och HARKENs bästa monteras
- Septitank får motorstyrd tömning
- 2 nya spinnakerbommar via HARKEN
- Spinnakerskot och HARKEN hakar levereras från HARKEN
- Ny pedistal för instrument avseende navigationsinstrument/ motorreglage / strömuttag byggs
- Nytt fäste på akterdäck för landgångsbrygga
- Ny sprayhood
- Ny backstagssträckare från HARKEN

2012 / Invändigt

- Nya stuvfack i byssan
- Hyllor / förvaringskåp byggs på WC
- Nytt navigationsbord i teak installeras
- Nya gröna dynor sys till samtliga madrasser
- Ny köksutrustning / grytor, stekpannor, glas, tallrikar, bestick,

2013

- Elektriskt ankarspel i stäven byggs inklusive rymlig box under däck
- Båten läcker från ovan! Nytt lätt däck appliceras, målas vitt
- Nya segel från TUSS Sails införskaffas
- Lazyjacks installeras
- Inre förstag monteras med HARKEN specialvantskruv

2014

- Byte av batterier
- Nya stoppers
- Solpaner införskaffas fall ström uteblir
- Nytt utebord för fler personer

2015

- Ny mast, bom, kick samt spinnakerbom beställs från PAUGER, Ungern / Vitt för den classiska looken
- Nytt storsegel då nya mast och bok är lite större beställs från TUSS Sails
- Skrovet får nya ytskikt både under och ovan vattenlinje
- Lätt motorrenovering
- Nya Lazyjacks (pga längre bom / större storsegel)



Ägare

1	Ernst Kindberg, Helsingfors	Finland	1966 – 1968
2	Olle Rynne, Stockholm	Sverige	1968 – 1989
3	Oscar Leitner, Järfälla	Sverige	1990 – 2009
4	Christian Stadler, Österrike	Österrike	2010 – 2011
5	Claes Brunnhage, Lidingö	Sverige	2012 –



Specifikation / Fakta / Utrustning

Objekt	<i>Laurinkryssare one off 40 fot</i>
<i>Konstruktör</i>	<i>Arvid Laurin</i>
<i>Byggd</i>	<i>1965</i>
<i>Längd</i>	<i>12.05 m</i>
<i>LVL</i>	<i>9.24 m</i>
<i>Bredd</i>	<i>3.16 m</i>
<i>Djup</i>	<i>1.85 m</i>
<i>Deplacement</i>	<i>appr 8 000 kg</i>
<i>Kölvikt</i>	<i>4 000 kg</i>
<i>Skrov</i>	<i>Mahogany</i>
<i>Däck</i>	<i>Målat / white</i>

Mast	<i>Bom, kick & spinnakerbom / Kolfiber // Allt vitmålat för classic look</i>
<i>Tillverkare</i>	<i>Pauger, Ungern</i>
<i>Rigg</i>	<i>Rod / Wire / Dynema</i>
<i>År</i>	<i>2015</i>
<i>Extra</i>	<i>2 st spinnakerbommar / Kolfiber</i>
<i>Rullflock system</i>	<i>Furlex 1999</i>

Segel	<i>TUSS Sails, Ungern</i>
<i>År</i>	<i>2013 * Genua I - 54 kvm</i>
	<i>Genua II - 42 kvm med UV filter / skydd = crusing genua</i>
	<i>Genua III - 32 kvm</i>
	<i>Genaker -103 kvm</i>
	<i>Spinnaker -125 kvm</i>
	<i>2015 / Nytt storsegel - 46 kvm då nya masten höjdes 90 cm och bom blev 40 cm längre</i>

Motor	<i>Bukh 3 cylindrig, diesel 1984 DV 36 MV // Renoverad 2016</i>
<i>Styrka</i>	<i>36 hkr, sötvatttenkyld</i>
<i>Bränsletank</i>	<i>70 L</i>
<i>Propeller</i>	<i>Folding, 3-bladig</i>
<i>Marschfart</i>	<i>6,2 knop vid 1 800 varv/h</i>

Navigation	<i>Raymarine Radio Transceiver</i>
	<i>Raymarine TriData</i>
	<i>Raymarine Auto Pilot, stulet hösten 2015 – nytt 2016</i>
	<i>Raymarine Plotter, stulet hösten 2015 – nytt 2016</i>

<i>Antal kojer</i>	<i>6 personer</i>
--------------------	-------------------

<i>Spis / Ugn</i>	<i>Ja, gasol / 2 * 6 kg</i>
<i>Värme</i>	<i>Vattenburen, Vebasto</i>
<i>Vatten</i>	<i>Ja, elektrisk</i>
<i>Tankar</i>	<i>2 st / ca 75 l & 150 l</i>
<i>Varmvatten</i>	<i>Ja ca 50 l</i>
<i>WC</i>	<i>Ja</i>
<i>Septitank</i>	<i>Ja, elektrisk tömning</i>
<i>Dusch</i>	<i>Ja, på akterdäck / varm / kall</i>

<i>Länspumpar</i>	<i>2 elektriska</i>
	<i>1 manuell</i>
<i>Landström</i>	<i>Ja, 220 wolt Converter</i>
<i>Gummijolle</i>	<i>Ja</i>
<i>Motor</i>	<i>Mercery 4 hkr</i>

<i>Storskotsystem</i>	<i>Nytt 2012 – Harken</i>
<i>Winschar</i>	<i>2012 – 2 st nya Harken</i>

<i>Ratt</i>	<i>Ny större i kolfiber, 90 cm, vitmålad, CARBONAUTICA i Kroatien</i>
-------------	---

<i>Skot</i>	<i>Från Harken</i>
<i>Block</i>	<i>Från Harken, men även en del gamla hederliga Casselblock</i>

<i>Ankare</i>	<i>Plogankare med kätting på ankarspel i stäven, elektriskt</i>
<i>Fendrar</i>	<i>ca 10 st</i>
<i>Förtöjningslinor</i>	<i>Många</i>



Lite Gott å Blandat

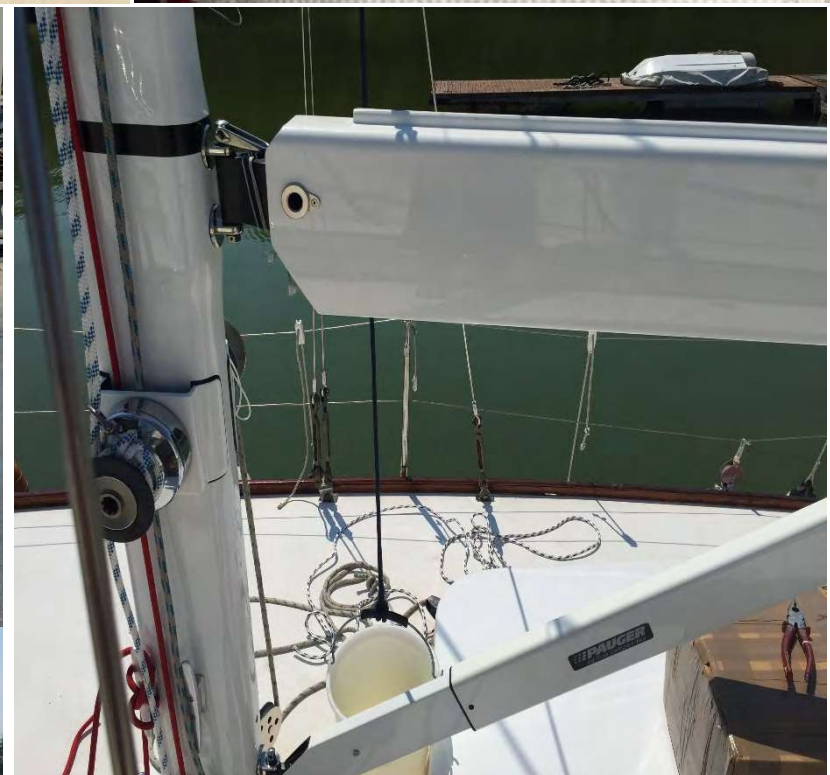


CAN CAN i sin hemmahamn
Monfalcone 2012









SLUT PÅ BILDER!

☺

CLAES BRUNNHAGE

CELL +46 (0) 708 40 88 20

MAIL: CLAES@BRUNNHAGE.SE

Med Miss My jorden runt

Etapp 20: Queensland Nord

Cairns-Cooktown

Det är tisdagen 4 augusti och vi lämnar Cairns strax före klockan sex på morgonen. Lady Rosi startade strax före oss – och vi har kommit överens om att göra en dagsetapp till Low Islets, två korallöar, ”Woody Island” och ”Low Island”, cirka 20 km nordost om Port Douglas

Vi ömsom motrar och seglar för en svag sydvästvind och når den västliga och mindre Low Island klockan 15.10. Lady Rosi är redan där och vi ankrar nära.

Ön är obebodd men där finns en forskningsstation, en väderstation och en fyr. Det är ett omtyckt utflyktsmål från Port Douglas – kanske speciellt för det lilla fyrtornet, som är ett bra ”riktmärke” även i



dagsljus. Fyren byggdes 1878 – ungefär samtidigt som många andra fyrar på isolerade öar innanför Barriärrevet.

Vi finner ingen anledning att gå iland – i stället är vi ombord på Lady Rosi. Fikar och diskuterar alternativa vägar mot Röda Havet.

Jag har ett ”radiokör” med Arne i Sydney. Birgit har varit på besök hos dem – och hon sitter just nu på flyget hem mot Stockholm. Väderprognosen säger ökande sydvind – 15-20 knop.

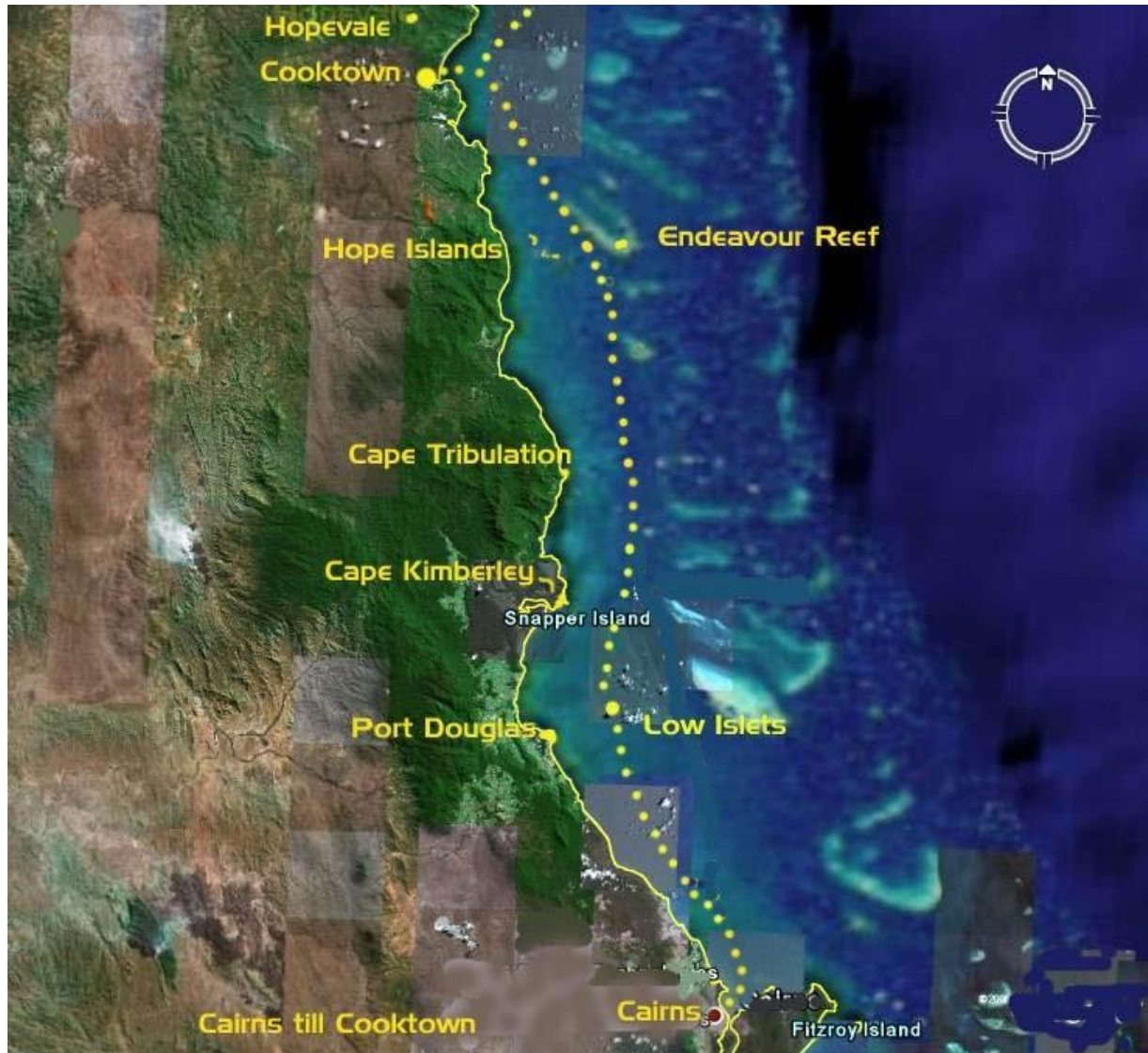
Onsdag 5 augusti. Klockan ringer mitt i natten. Vi tittar ut och konstaterar att det är frisk vind med regnskurar – men det verkar segelbart. Vi är klara för gång klockan 00.40. Knackig VHF-kontakt med Roger - de går någon timma efter oss. Vindprognosen visar sig inte stämma så bra – det blir efter hand avtagande från sydväst – och ”Yanne” får rycka in emellanåt.

Vi har ju följt i James Cook’s kölvatten hela kusten norröver. Han anmärkte i sin loggbok att ”vattnen blev mer och mer farliga” – men hur farliga blev han inte helt medveten om förrän han en mörk natt – den 10 juni 1770 - seglade igenom ett ställe där huvudleden inte är mer än drygt tre sjömil bred. ”Endeavour” gick på grund och ett hål revs upp i fartyget vid vad som nu kallas Endeavour Reef. Genom att dumpa cirka 50 ton



utrustning – inklusive kanoner och vatten - lyckades besättningen få flott båten och linka sig in till mynningen av den flod som nu kallas Endeavour River – och där Cooktown nu finns.

Vi passerar Endeavour Reef – men har lyckligtvis tillgång till bättre navigeringshjälpmedel än vad Cook hade. Kring "Hope Islands" lurar regnbyar och dålig sikt – men lite vind återkommer närmare Cooktown, och vi anländer dit klockan 13.00. Det är trångt och grunt inne i flodmynningen. Vi klarar ankringen utan problem – men Lady Rosi, som kommer strax efter, kör fast här och var.



Cooktown

Vi jollar in till stranden och går en runda på "stan" – som nu har knappa 1000 invånare. Ett besök på Cooktowns museum ger mera av stadens historia. Mycket rör sig om Captain Cook och den senare "guldåldern". Endeavour "torrsattes" på tidvatten och låg kvar i dryga sex veckor innan man kunde fortsätta. Den svenske botanisten Daniel Solander, som följde Cook på hans expedition, fick tillfälle att samla, konservera och dokumentera många nya växter, och den unge konstnären Sydney Parkinson illustrerade dem. Parkinson var den förste engelske konstnären som avbildade aboriginfolk från direkta observationer.

Sin vana trogen namngav Cook platser – floden givetvis efter fartyget och när de sedan seglade norrut hissade han den första brittiska unionsflaggan, känd som "Queen Anne Jack", och tog för Englands räkning hela Australiens östkust i besittning! Han namngav Cape York Peninsula efter den dåvarande Hertigen av York.

1872 upptäcktes guld i Palmer River, sydväst om Cooktown och därmed började guldrushen, som kom att föra guldgrävare och andra äventyrare från hela världen till Endeavour River. Strax därefter grundades ett nytt samhälle vid Endeavours flodbankar – som alltså fick namnet Cooktown. Man uppskattar att befolkningsantalet i området kan ha varit uppåt 40 000 kring 1880. Av det man ser på museet framgår klart att det måste ha varit rena "wild west" - det fanns 35 hotell inom stadens gränser och förmodligen lika många illegala spritbutiker och flera bordeller.

Ryktet om två svenska båtars ankomst sprider sig. Vi blir kontaktade av en svensk dam – Alice Jacobsson från Hudiksvall. Hon har arbetat som socialassistent här ute och har goda kontakter med aboriginer. Nu är hon pensionär och här på besök hos en väninna – konstnärinnan Vera Scarth-Johnson. Alice lovar att köra oss några mil norrut imorgon till ett aboriginområde som heter Hopvale. En annan svensk som vi hälsar på är ett original här i Cooktown – "The Swede" Sven Mansson. Han är i 75-årsåldern och ursprungligen skåning, men har bott här ute i över 20 år och sysslar nu med lite fiske för nöjes skull. Sven uppskattar påhälsning av svenska seglare – det är nu länge sedan någon var inne i Cooktown – och så kommer det två på en gång!

Vi tycker att det fortfarande är mycket "wild west" över byn. Det skall bli intressant att se lite av omgivningarna också.

Både jag och Olof är lite "mosiga" efter två långa etapper – men jag skall ändå försöka att skriva brev – till Birgit och dotter Maria.

Torsdag – och Alice väntar på kajen klockan 08.00. Hela gänget från båda båtarna stuvats in i en Volkswagwambuss – och så bär det iväg på gropiga vägar. Det är 40 kilometer till Hopevale – "aborigine township". Enligt uppgift har byn 800 innevånare – det låter tveksamt eftersom det då skulle vara nästan lika många som i Cooktown.

Vi stannar till vid en liten flod och förtär medhavd matsäck. Där träffar vi på ännu en svenskättling – Albert "Abbe" Seagren med son Albin. Abbes farfar hade utvandrat från Salatrakten i slutet av 1800-talet. En bror till farfadern var borgmästare och pamp i Cooktown. En bror till Abbe har en gård som kallas "Tarna". Det lustiga är att Alice vet mycket mer om Seagrens historia än Abbe själv. Han jobbar med "entreprenad" – transporter etc – och enligt Alice en smula "rufflig" när tillfälle ges.



Mot Hopevale



Roger, Fred o. Åke i Hopevale

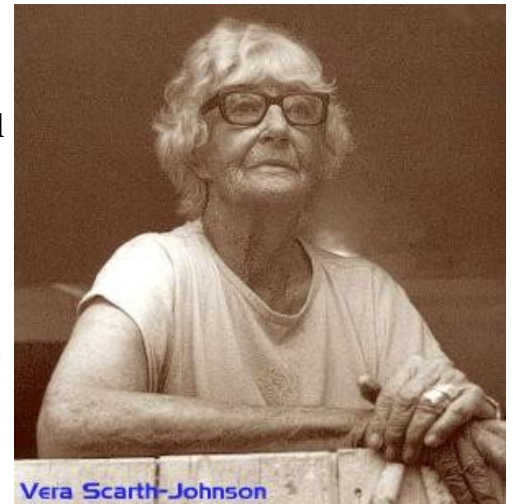
Hopevale har en "modern" historia sedan 1885, då en lutheransk missionär, Johann Flierl, startade en missionsstation där, som han kallade Elim. Verksamheten understöddes av "The Immanuel Lutheran Synod" och riktade sig till "Guugu Yimidhirr"-stammen. Elim kallades sedan Hope Valley, som så småningom blev Hope Vale eller Hopevale.

I byn blir vi välkomnade och visade runt. Alice känner de allra flesta i Hopevale – i varje fall "bossarna". Man har en del verksamhet – en såg, tillverkning av aborigint konsthandverk och man odlar en del. De flesta lever dock på statligt arbetslöshetsunderstöd. Vi talar med en gammal fiskare – Fred – som berättade hur han och kompisarna brukad "fiska sjökor". Freds son Erik är också med. Han är "socialarbetare" – utvald och utbildad av Alice för flera år sedan.



Alice hos Hopevalebekanta

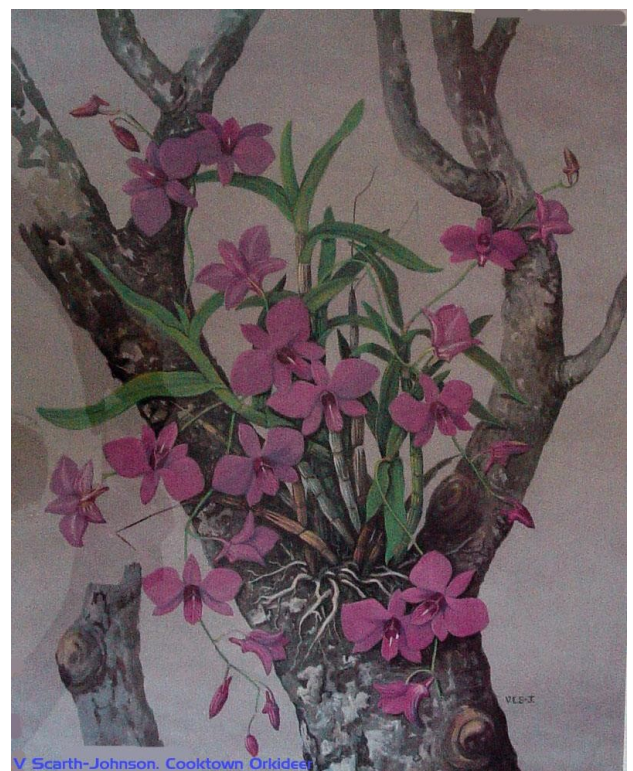
Efter återkomst till Cooktown följer Alice med oss på ett kort besök ombord – hon har aldrig sett en långfärdsbåt på nära håll förut. Så blir vi inbjudna till Alice's väninna Vera Scarth-Johnson. Hon är en 74-årig charmig dam – född i Yorkshire England – numera en i Australien välkänd botanist och artist. Så uppskattad är hon att hon fått den fina utmärkelsen "Order of Australia Medal". När vi besöker henne arbetar hon med att avbilda australiska växter för ett botaniskt bokverk. Vi får – vardera båten – en av hennes bilder – en avbildning med dedikation av "Cooktown Orkidéer" (*Denbrodium Biggibum*), som först upptecknades av Daniel Solander.



Vera Scarth-Johnson

Anmärkning: Vera Scarth-Johnson avled i Cooktown 19 maj, 1999. Alice Jacobsson avled i Hudiksvall 10 juni, 2006. Jan Olov Nyström har skrivit en bok som handlar om Alices liv – "Från Källargränd till Bundaberg".

Väderprognosen för morgondagen låter inte så lovande. Ett starkt högtryck över södra kontinenten åstadkommer en vindskärpning – sydost 20-30 knop. Detta med högtryck över land är ett mönster som vi sett förut. Vi träffar på Sven Mansson, som uppmuntrande menar att vi får bereda oss på att stanna några veckor. Nåja – att avvakta ett par dagar är vi vana vid i liknande situation...



V Scarth-Johnson. Cooktown Orkidéer

Cooktown-Lizard Island

Fredag 7 augusti. Det råder kraftig vind, som förutspått. Jag är lite tveksam, men Lady Rosi sticker iväg och Olof är pigg på att segla, så jag faller också för frestelsen. Vi kommer iväg klockan 08.30 – cirka 45 minuter efter Ladyn.

Vi får först nära bidevind med ett våldsamt rullande och stampande. Det är en jobbig tvåtimmars sträcka upp till Cape Bedford, varefter vi kan sätta en nordlig kurs med vind något akter om tvärs. Nu går det undan – över sex knop i medelfart under hela dagen. Det är först ganska mulet och kallt eftersom man blir nerskvätt. Eftermiddagen kommer med sol men ännu något ökande vind när vi närmar oss Lizard Island.

Vi får en trevlig påhälsning av ett flygplan ur "Coast Watch" – ett tvåmotorigt propellerplan. De gör ett par svängar över oss och jag får kontakt på VHF kanal 16.

De vill veta vad vi är för figurer - liksom om vi har några uppgifter om Lady Rosi, som de sett lite längre norrut men inte fått kontakt med. Vi samtalar en stund – bl a berättar de att deras förband haft besök av flygare från svenska kustbevakningen.

Vi kan notera en del förluster under dagen: En åra har försvunnit från gummijollen. En segelsäck till genua 2 liksom säcken till focken har blåst bort från däck. Det måste ju bero på slarvig surrning.

Jag gör ett försök med kortvågsradion – och får "QSO" med både Arne och Tom. Birgit är nu hemma och allt väl. Hon hade fått vänta 10 timmar på flygplatsen i Rom. Lustigare kan man ha...

Vi anländer till Lizard Island 16.45 och finner bra ankringsgrund – även om det är rulligt i den starka blåsten. Dagsetappen är måttliga 52 sjömil,



men vi är båda ganska trötta efter dagens skumpande och vilar en stund före middag.

Lizard består av huvudön och två småöar, som vi passerade på väg upp. Huvudön är en granitklippa med toppen 360 meter ö h. Toppen kallas Cooks Lookout, eftersom han därifrån i augusti 1770 – sedan han lämnat Cooktown – spanade efter en passage genom revet ut till öppet vatten. Han fann också en öppning – nu kallad Cooks Passage. Som en omväxling var det inte Cook själv som döpte ön – utan hans botanist Joseph Banks, som fann en massa ödlor – lizards. Det är en stor men oförarglig typ som kallas "Gould's Sand Goanna" och som fortfarande finns här.



På ön finns "Lizard Island Research Station", som bedriver forskning kring livet på och kring reven. Här finns givetvis en exklusiv "resort" – med egen flygplats. Enligt "Lucas Handbook" är de inte pigga på att se seglare på anläggningen. Vi skall nog klara oss ändå... Det är för övrigt den större "resorten" utmed kusten norröver.

Natten till lördag är mycket blåsig – men vi ligger tryggt kvar på ankarplatsen. Dagen fylls av diverse arbeten ombord. Jag sotar och rensar spisen samt gör en reservåra i stället för den förlorade.

Järsäters kommer över för fika. De har trubbel med VHF-en – troligen en lödning som behöver göras om. Jag skall försöka hjälpa Roger med den saken. Så gör jag ett försök med kortvågsradion. Fortfarande hörs inget från Europa – men utrustningen funkade som den skall.

Lizard Island-Bathurst Bay

Det är söndag. Morgonen verkar lovande efter ännu en blåsig natt. Vi beslutar oss för att gå vidare – i första hand en kortare tur till Howick Island – eventuellt fortsätter vi via Cape Melville in i Bathurst Bay.

Vi ger oss av samtidigt som Ladyn. Vi är beredda på kraftig vind under dagen, så startar med revad stor. Starten är lugn – och vi fotograferar varandras båtar. Som vi antog så friskar vinden och vi gör god fart. Vi beslutar att följa Ladyn i spåren upp till Cape Melville. Ankomsten dit upp blir troligen efter solnedgången, men det är nästan fullmåne, så vi räknar med god sikt.

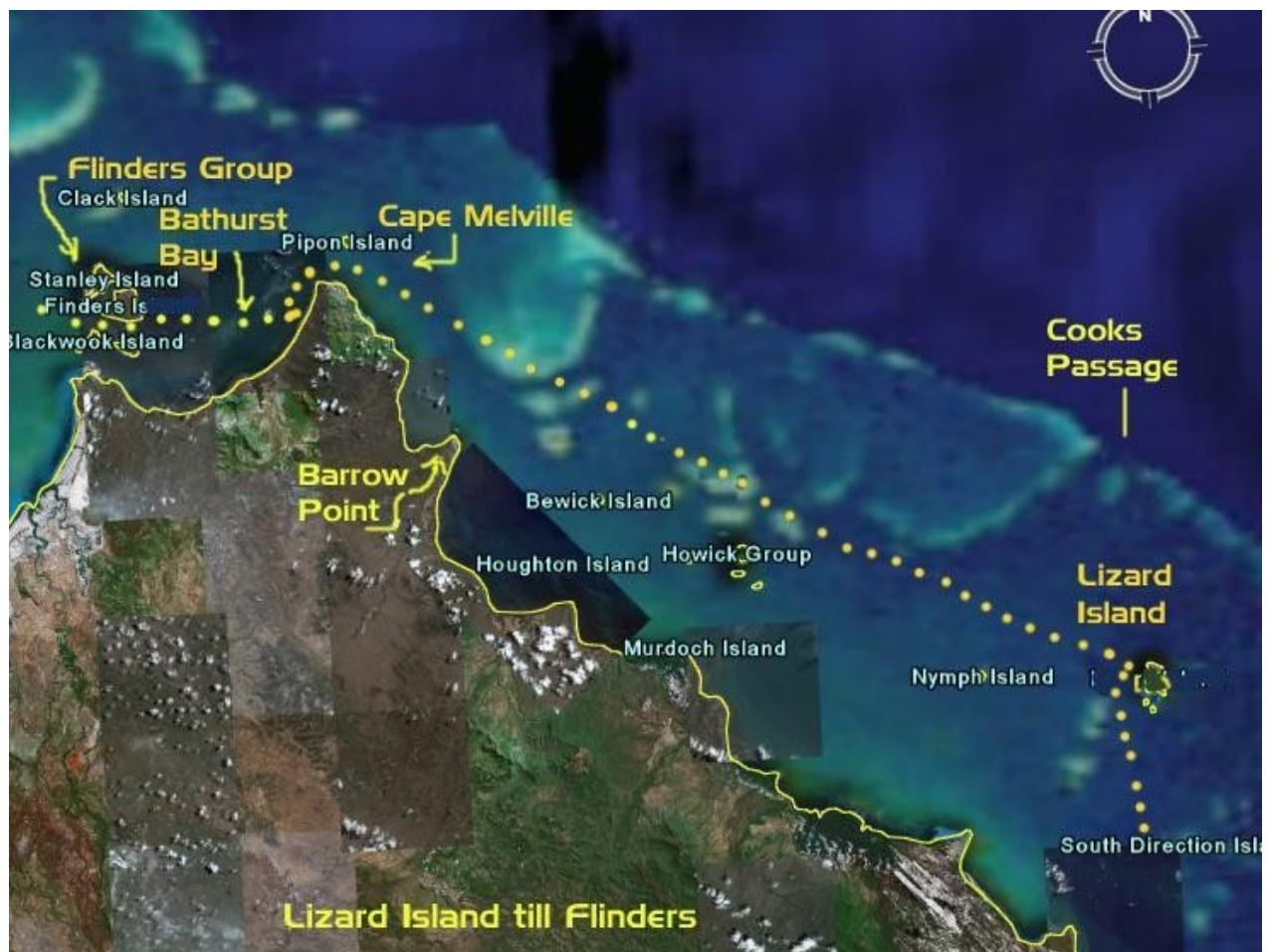
Det kommer några kraftiga byar med regn under vägen – vid ett tillfälle tar vi ner alla segel och gör nära fyra knop för bara masten. Goda hållpunkter finns för navigeringen. Vi ser ett litet lastfartyg, som



jag anropar på VHF. De svarar – fartyget heter ”Kantonvale Star” och vi får information om Flinders Group. Där finns ett depåfartyg som ger service åt både trålare och fritidsbåtar. Anrop: ”Shell 45” på kanal 16.

Vi har en annan trevlig kontakt under färden – det är ”kompisarna” från ”Coast Watch” som hälsar på igen. Det känns betryggande att vara så påpassad.

Vid solnedgången får vi kontakt med Roger på amatörradion. De rundar just Cape Melville för att gå in i Bathurst Bay – och vi har sju sjömil kvar dit upp. Rundningen av kapet är lite trickig – det finns en hel del klippor och stenar strax utanför. Vi går delvis på ”död räkning” genom passagen. Månen har just gått upp och belyser klipporna på de utanförliggande skären. Olof står i fören och håller utkik. Först tror han att det är en ö i Flinders Group han ser långt borta i bukten. Han blir närmast förskräckt när han inser att den oväntade synen i månskenet är klippor alldeles i närheten. Vi kommer igenom passagen och strax upptäcker Olof Ladyns mastljus nere i bukten. Vi går ner och ankrar vid sidan om dem – ganska långt ut från stranden på sex meters djup. Klockan är nu 20.10 och vi är återigen ganska urblåsta. Det blir grötmiddag!



Måndag 10 augusti. Återigen en blåsig och rullig natt – vi hade hoppats på mera sjölä inne i bukten. Vi siktar nu på Flinders Island, som ligger på endast 15 sjömils avstånd och är klara för avgång 08.30. Vid Flinders ankrar vi vid 11-tiden bland några fiskebåtar och ytterligare någon segelbåt. Vi jollar bort till ”Shell 6” (ser inte till ”45-an”) och ber att få köpa sprit – till köket! Det går bra – även om de normalt endast säljer till fiskebåtar. ”Kantonvale Star” var tydligen inte helt välunderrättad ...

Vinden har lugnat ner sig, så jag vågar mig upp i masten för att tejpa fast några kablar som lossnat. Olof drar upp mig med ett fall, som fästs i en gammal fallskärmssele. Den sitter åt så att benen domnar – men jobbet blir gjort. Nästa gång blir det Olofs tur! Så jollar vi iland för att få känna fast mark under fötterna. Det är emellertid inte så särdeles trevligt – det är hög tidvattenskillnad, vilket medför dyga stränder. Det medför också strömmar – Miss My börjar dragga, så vi lägger ut även Danfortankaret.

Lady Rosi har anlänt lite efter oss och jag tar mig över till dem för att löda den glappande antennkontakten. Tyvärr hjälper det inte - VHF-en är fortfarande död.

På kvällskröken kommer Roger över till oss tillsammans med ett par killar som är räkfiskare här ute. En av dem är svensk och heter Michael. Han är 28 år och kom hit från Kinna för 15 år sedan. De avråder oss från att gå vidare imorgon - det är högtryck och fullmåne, vilket är en dålig kombination här. Vi är ju inte vana vid att högtryck förknippas med hård vind. Men – vi har hört det tidigare och eftersom de själva inte går ut ligger det väl något i det.

Vi får en massa räkor av grabbarna och jollar över till Ladyn, där det vankas nykokta räkor och mycket snack med fiskarena. Vi försöker tala svenska med Michael – men han har glömt mycket av det språket. Hans engelska består dessutom av en sorts konstig australisk rotväliska. Han tycker dock att språkproblemet uppvägs av att han tjänar bra med klöver på räktrålarna...

Flinders-Portland Roads

Natten till tisdag är lugn, men prognosen på morgonen säger "20 knots wind from south-east. Moderate to rough seas". Vi tycker det verkar bra seglingsvind norröver, så beslutet blir att gå vidare. Start klockan 07.40. De flesta fiskebåtarna ligger kvar – och Ladyn följer en timma senare. Vi räknar med att nå Hannah Island under dagen – en etapp om 37 sjömil.

Vinden avtar mot middagstiden – det blir till och med motorgång någon timma. Vi ankrar bakom Hannah Island klockan 14.30. Jag har radiokontakt med Roger, som meddelar att de tänker fortsätta till Morris Island. Arne i Sydney talar om regnväder där nere.

Hannah Island är en liten ö med otillgängliga stränder – mangrove och rev. Korallen, som torrläggs vid lågvatten, ser inte alls trevlig ut – smutsgrå och slemmig. Kanske den som inte friläggs är bättre, men ingen av oss har lust att kolla. Tre trålare ligger också ankrade här. Vi



Med revad stor mot solen



Från Aurora II år

får se om de ger sig ut ikväll – det kan vara en indikation på förväntat väder.

Vi har nu cirka fem dagsetapper kvar till Thursday Island uppe vid Torres Sund. Ju längre norrut vi kommer desto mer kommer vi in zonen mellan passadbältet och monsunregionen, som ju påverkas av asiatiska kontinenten. Nu på norra halvklotets sommar samverkar de båda områdena och ger - förhoppningsvis - stabilare sydostvindar men fortfarande stark vind.

Roger meddelar att de ankrade vid Morris Island klockan 18.00. Hos oss blir det ärtsoppa och pannkakor – trots att det är tisdag.

Vid midnatt märker vi att rullningarna ändrar karaktär - Miss My draggar. Det är bara att försöka ankra om. Ändå kommer vi in mot ett korallområde. Vi anser att nattsegling är säkrare än att ligga kvar, så beslutar att lämna Hannah åt sitt öde. Hon verkar dock vilja ha oss kvar - ankaret har fastnat i korall och vi har det slitsamt innan vi kommer loss. Klockan är 02.10 när vi är klara att fortsätta norrut.



Det är månljust och en sydostvind om cirka 20 knop. Mörkernavigeringen sker i huvudsak med hjälp av fyror. De täcker inte helt över varandra, så det blir lite pirrigt

innan nästa fyr börjar blinka. Jag har satnaven igång, men den är inte tillräckligt noggrann för de trånga passagerna. Det blir fel i sidled på över en sjömil, vilket inte är bra nog.

Vi kommer en dryg timma före Lady Rosi i spåret upp mot Portland Roads, som vi tycker kan vara lämpligt delmål – även om "Lucas" inte har några överord för stället. Det går bra undan hela onsdagen – halvvind och efter hand akterlig och ren plattläns. Klockan är 15.45 när vi ankrar på en plats som verkar skyddad och bra. Som vanligt ligger några fisketrålare och en segelbåt före oss här. Här finns också en depåpråm. Möjligen är de mer positiva mot seglare än på Flinders – i varje fall vinkade de åt oss när vi passerade på infarten. Vi ser några byggnader och något som troligen varit en stor brygga.

Portland Roads ligger lite "vid sidan om" – och är mest känd för "Iron Range National Park". Här byggdes ett stor flygfält under WW2 – där ett förband B24 Liberator hade sin bas.

Ladyn anländer en stund efter oss – och vi äter tillsammans upp de sista räkorna på kvällen. Olof har inte ätit – eller tyckt om – räkor tidigare. Han tyckte det var läskigt att bryta huvet av dom. Nu verkar han lära sig...

Kvällens radiokontakt med Arne går inte så bra – vi hör varann så där nätt och jämt. Däremot har vi båda en perfekt kontakt med en kille i Florida.

Torsdag 13 augusti. Vädret är som de senaste dagarna – vilket betyder frisk medvindssegling och enstaka skurar. Uppe vid Torres blåser det 25 knop – men det skall vi väl tåla... Min tanke är att gå en ganska kort tur upp till Cape Grenville, där Margaret Bay erbjuder bra ankringsmöjlighet. Ladyn lämnar ankarplatsen redan vid 7-tiden och vi kommer iväg trekvart senare. Jag diskuterar dagens etapp på radion med Roger. Det går friskt undan, så jag föreslår fortsatt gång upp till Bird Islands, som enligt sjökortet verkar ha bra ankringsplats. Det ger också bättre utgångsläge för morgondagen, så vi bestämmer att det blir Bird.

Vi möter ett mindre lastfartyg – "Barge Bosavi" – som ger en del information om förhållanden i Torres Strait. På amatörbandet är det livlig trafik – Arne har färsk hälsningar från Birgit. Det är kallt hemma för att vara sommar. Jag vet att flera av grabbarna hemmavid lyssnar efter mig – men det är inte "öppet" mot Europa ännu. Däremot samtalar jag med en svensk nära Los Angeles. Han heter Gunnar och kommer ursprungligen från Östersund.

Vi kommer fram till Bird Islands 17.45 och ankrar vid en liten ö på bra och skyddad plats efter en dagsetapp på 55 sjömil. Skyddad var det – nåja vi är ju inte bortskämda med lugna nätter. Med högvattnet kommer också rullningarna, så vi känner oss ganska hemmastadda.

Det har blivit många tidiga morgnar ett tag. Så även fredag 14 augusti – avgång redan 04.30. Jag har förväntat mig att Olof skulle protestera mot de tidiga revejerna – men han är faktiskt minst lika pigg på att komma iväg som jag är.

Vårt mål för dagen är Turtle Head Island vid mynningen av Escape River cirka 55 sjömil norröver och strax söder om Cape York. Jag har satnaven igång – men får inte ett enda fix trots flera noterade satellitpassager. Något måste vara galet!

Jag lyssnar på kortvågen och hör att Börje i Bålsta – SM5RNP – ropar mig. Han är svag och jag vet inte om han uppfattar mitt svar. Det är i alla fall kul att höra honom – det verkar lovande för framtiden.

Det råder medvindssegling som vanligt. Vi kör med dubbla genuor. När vi närmar oss Escape River, skall vi ta ner genua 1. Olof är uppe på däck och kämpar med detta, då han i en rullning råkar tappa fallet till seglet. Genuan flaxar iväg framöver och hamnar under båten, där det sitter som en fartbroms. Efter diverse besvär får vi loss hela paketet och konstaterar att seglet "skörat" – en reva tvärs över cirka två meter från toppen. Jag märker att Olof känner sig lite skamsen – men det behöver han inte vara. Sådant kan lätt hända och seglet är ju reparabelt.

Vi ankrar klockan 14.50 vid Turtle Head Island utanför en "farm" för pärlodling. Lady Rosi kommer in 40 minuter efter oss.

Pärlodlingen drivs av några japaner med "islanders" från trakten som arbetare. De har ett stort antal flottor förankrade i floden – vardera försedda med några tusen ostron. Ostronen har vardera fått "implantat" av en liten hård plastbit, som utvecklas till en pärla. Det tar två till tre år för ett ostron att producera en god pärla. Odlingen hålls väl bevakad eftersom de har blivit utsatta för "tjuvfiske".

Vi blir bjudna på middag hos Järsäters – stuvning på tonfisk och makaroner. Olof blir speciellt glad – han slipper middagsproblemet och kan ändå stoppa i sig så mycket han vill.

Vinden har avtagit lite ikväll, så hoppas på en lugn natt – vi ligger lite efter med sömnen nu.

Escape River – Thursday Island

Lördag 15 augusti. Det blir lite av sovmorgon för oss – vi kommer inte iväg förrän 08.15 – nästan en timma efter Lady. Vi tuffar ut för motor men får sedan en snabb segling, Vi har inte bestämt oss för dagen mål vid starten – det får ske under vägen. Det går undan med fart – och vi passerar strax Cape York - Australiens nordspets. Dessförinnan skall vi passera York Island. Jag ser i Lucas bok att det finns en smal men seglingsbar passage mellan Albany Island och en liten ö öster därom. Jag tänker skoja lite med Olof, så när vi kommer mitt för den passagen säger jag att vi chansar på att gå igenom här – och ber honom stå i fören och varna för eventuella rev. Vi forsar igenom med full fart – och hade säkert inte kunnat väja eller ännu mindre vända om det verkligen funnits något hinder. Väl igenom sundet vänder sig Olof om och säger: "Det var häftigt det här!" Förmodligen tyckte han att det var dumdristigt...

Så rundar vi Cape York och passerar nordändan av en kontinent och går in i Torres Strait med kurs mot Flinders Passage och Thursday Island.

Den smala halvön som pekar mot norr, Cape York Peninsula, är en av Australiens sista "vilda" områden. Det vi ser är vacker ödemark med eukalyptusskogar, svepande sandiga stränder och ett rikt fågelliv.

Vi har medström in genom Flinders Passage och ankrar vid Horn Island klockan 16.30. Horn ligger mitt emot Thursday Island – och det verkar lite bättre att ankra här.

Horn är en av de större öarna i gruppen som brukar kallas Thursday Islands eftersom Thursday varit ett administrativt centrum i området. Det ursprungliga



namnet för Thursday är "Waiben", som lär betyda "torr plats". Det råder faktiskt viss brist på bra dricksvatten även nu. Under andra världskriget fanns på Thursday Island ett militärt högkvarter för området kring Torres. Som en följd blev ön bombad av japanerna 1942 och civilbefolkningen evakuerades tills kriget var slut.

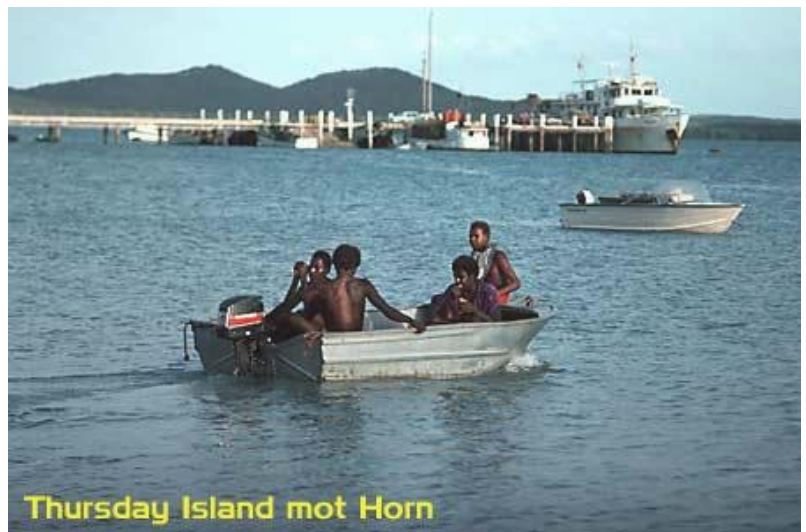
Vi har en del reparationsarbeten att utföra innan vi ger oss ut på nästa etapp – över Carpentariaviken. "Styrman Karlsson" har mått dåligt på sistone. Det visar sig vara ett kontaktfel, så lätt åtgärdat. Vi ordnar till fästen i kojen för det slingerskydd Birgit sytt. På Horn finns lite bättre tillgång på vatten - de har en vinddriven pump som klarar behovet. Vi jollar in för att skölja tvätt och hämta en dunk dricksvatten. Hos byns handelsman finns vissa basvaror.

Vi badar från båten – men simmar inte särskilt långt iväg. Det är inte enbart på land som det går fula hajar! Lady Rosi har anlänt och ankrat nära oss och vi jollar över till Järsäters för en fika. De gillar att ha sällskap och rättar sig gärna efter hur vi tänker göra. Vi planerar att gå till Gove imorgon och det gör de också – efter att först ha tänkt gå direkt till Darwin. Roger är inte riktigt lika pratglad som vanligt – Rosita är krasslig och har 40° feber. Vi får hoppas att det inte är något allvarligt – men barn brukar ju ibland få snabba febertoppar.

Måndagen 17 augusti. Det är dags att lämna Thursdayområdet. Förhållandena verkar gynnsamma – sydostvind 15-20 knop. Det är lite svagare än under de senaste dagarna. Järsäters bestämmer sig för att gå redan på förmiddagen.

Olof och jag tar färjan över till Thursday Island för att proviantera – där finns en "supermarket". Frukten är fin – och Olof ser till att vi får tillräckligt med godis och läsk. Någon segelmakare finns inte – så vi får klara oss utan den stora genuan tills vidare.

Lucas skriver nedsättande om Thursday Island och förfallet där. Visserligen dräller det av ölburkar – men ändå inte mycket värre än i andra kuststäder vi sett. Priserna är höga med australiska mått mätt – men når knappast svenska höjder.



Tillbaka till Horn, där vi hämtar ytterligare 50 liter vatten, packar däcksgrejerna och äter lunch. Därmed är även vi klara för språnget över Carpentaria. Etappmålet är Gove, 340 sjömil bort. Det känns spännande – vi lämnar Queensland och går till Northern Territory. Visserligen är det fortfarande Australien – men vet inte så mycket om vad som väntar där borta.

