



Nämndöfjärden i oktober 2021. Foto T. Arnborg

Innehåll: Årets möten - Ordföranden har ordet – Redaktören - Medlemmarnas båtpresentationer med båtbyggare Sven-Olof Lundberg och Bosse Jernberg- Medlemskap – Tips: Pris och plats till salu ”CAN CAN” – Försättning Åke Somnells L28 ”Miss My” jorden-runt.

Kallelse till årsmöte



20:e november årsmöte på Södergården, Götgatan 37 lördag 13-15 åtföljs av föredrag om konsten att bygga sin Laurinkoster själv. Medlemmarna Sven-Olof Lundberg och Bosse Jernberg berättar och visar bilder.

Alla som inte kan närvara fysiskt är härmed inbjudna att delta i årsmötet även virtuellt, se länken nedan till LKS årsmöte lör 2021-11-20 13:00 – 15:00 Centraleuropeisk tid - Amsterdam Anslutningsinfo Anslut till Google Meet meet.google.com/ihy-jvvj-xcz

Ordförande har ordet

När vi nu blickar tillbaka på det gångna året så känns det som vi fick en förhållandevis varm och skön högsommar, även om försommaren var kall. Tyvärr tog

den sköna värmen slut redan i början av augusti och vi fick regn och rusk. För vår del blev det mestadels kortare turer i närområdet. Men många av er andra har säkert påbörjat långturer eller har planer på G. I återblicken så är våra blad en viktig del av sällskapet och tillsammans med träffarna och det engagemang som vi bidragit med kring dessa, är det så kul att vara en del av.

Jag vill också slå ett slag för årsmötet som är årets viktigaste händelse för sällskapet med diskussioner/nyval/omval. Vi kommer att ha ett fysiskt möte i år, vilket känns väldigt kul, men vi har även för avsikt att ni ska kunna följa oss digitalt så fler har möjlighet att delta.

Så med det vill jag önska er alla varmt välkomna!

Dagordning för mötet är följande.

- Godkännande av mötets behöriga utlysande
- Godkännande av dagordning
- Val av två justeringsmän/kvinnor
- Val av ordförande och sekreterare för mötet

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

- Redovisning av årets verksamhet
- Redovisning av sällskapets ekonomi
- Beviljande av styrelsens ansvarsfrihet
- Val av styrelsemedlemmar
 - Valberedningens förslag
 - Sekreterare
 - Bladredaktör
 - Webbredaktör
- Inkomna skrivelser och motioner
- Övriga frågor
- Mötet avslutas

Några rader från höstträffen



Årets höstträff bjöd på mycket vind och kul segling även om det var kalla vindar. Några båtar träffades på fjärden och sparring seglade lite vilket alltid är roligt när man har samma förutsättningar. Det är också något som vi skulle vilja få till och göra något av till kommande träffar.



Tack till alla er 8 båtar som kom på träffen och till er andra som hade spontana träffar runt om i världen. Så kul att få träffas och njuta av trevligt båtsnack över en öl på berget.



Kvällen bjöd på en fin solnedgång, vilken tur vi har med vädret dessa gånger. Bara sen att få gå runt i varandras båtar är som att vara på båtmässan fast här ställs det bara ut båtar som faller oss i smaken. Nästa gång kanske det blir fler personer på fler platser i världen, vem vet kanske kan vi göra ett webmöte då också för att fler skall kunna vara med från fler platser.

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



Zetterberg att berätta om sina år inom branschen. Han har också varit ägare till åtminstone 2 Laurinkostrar, varav Octav var den ena. Deadline ca 1:a februari.

Kathryn Arnborg

Håkan Lundgren

Redaktör

Idén till bladets tema kom via Anders Skogward och ett telefon samtal i våras. Han poängterade vikten av kontinuitet, att förnyelse av Laurinkosterbåten via nybyggen ger ett fortsatt liv åt denna högst sjövärda oceangående båt.

Förutsättningarna för att bygga båt själv går igenom av två erfarna medlemmar och båtbyggare; Bosse Jernberg och Sven-Olof Lundberg här i bladet. Bosse och Sven-Olof håller också föredrag om att bygga sin Laurin på årsmötet.

Till vintermötets blad ser jag fram emot fler båtpresentationer. Gärna med fokus på erfarenheter kring köp och sälj av sin Laurinkoster. Hur gick det till? Var det ett bra planlagt inköp? Förhoppningsvis ska jag intervjua båtbesiktare Conny

Bygget av L32 "Moby Dick"

Vår L32:a byggde vi år 1976, för 45 år sedan. Det är en L32 Mk3 med nummer 315.

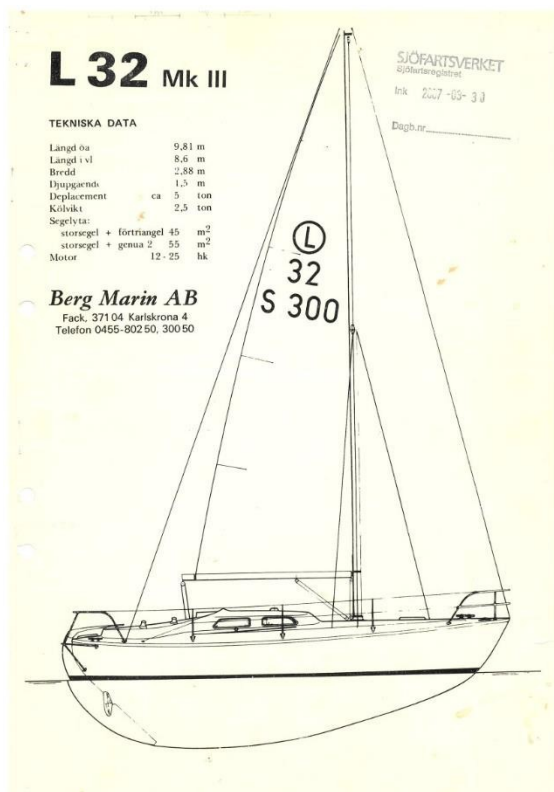


Laurinkostersällskapet, ordförande Håkan Lundgren tel 073-6406138 p_h_lundgren@hotmail.com

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



Jag har alltid varit intresserad av Laurinkostrarna. På 60-talet köpte jag lotter på några i mahogny. I Årstavikens Segelsällskap där vi är medlemmar, höll Klas Lindberg och Jonny Rydell som var gästar på Cassella 1 och 2, föredrag och visade film.

Berg Marin AB Fack 371 04 Karlskrona 4 Tel. 0455 - 80250, 30050	
<u>PRISLISTA SEGELBÅTEN L 32</u>	
	Skr inkl. moms fritt Karlskrona
<u>Självbygge</u> Skrov, däck, köl, roder, 3 luckor, röstjärn, roder- maljor, inkl form och lokalhyra, gelcoatering och formlossning.	35.000:- 37000
<u>Halvfabrikat</u> Skrov och däck med monterad köl, lyftögla, roder, röstjärn, skylight, rutor och motorbådd. 3 luckor omonterade.	55.000:- 57000
<u>Rostfri sats</u> För- och akterpulpit, kombinerat stävsbeslag, roder- kultsled, 6 mantågstöttor med fötter, inre förstags- fäste och fästögla.	3.900:-
<u>Rutsats och skylight</u>	1.900:-
<u>Rigg</u> Komplett stående och löpande rigg förberedd för spin- nakerutrustning enl. bif. spec.	10.300:-
Spinnakerutrustning enl. bif. spec.	1.225:-
<u>Motor</u> Komplett motorpaket exkl. tank. Motor, hylsa och axel monterat.	
Yanmar 12	9.200:-
Yanmar 22	11.890:- 12500:-
Ovanstående priser är baserade på materialpriser gällande den 1.4.1975 Rätt till ändringar av specifikation och priser förbehålles.	

Min fru Gunnel och jag hade en Långedragssjulle J22:a, men med ett barn började vi titta efter något större. På 70-talet fanns det många halvfabrikat att bygga. I ÅSS var det flera medlemmar som byggde, bl a en L28:a. Det verkade vara lagom storlek. Efter att ha funderat på arbetsinsatsen kom jag fram till att det är lika mycket jobb att bygga en L28 som en L32, men allt blir större och dyrare. Det är samma antal kojor, motor, värmare, toa, spis, beslag mm som skall installeras.

Vi var och kollade med Tom Forsberg som hade plastat hos Berg Marin (BM) och höll på med inredningen till sin L32:a.

Efter kontakt med BM i Karlskrona skickade de info om sin modifierade Mk3. Högre fribord, tyngre köl, högre och framflyttad mast samt kortare bom. Dessutom hade den mer rundad ruff.

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

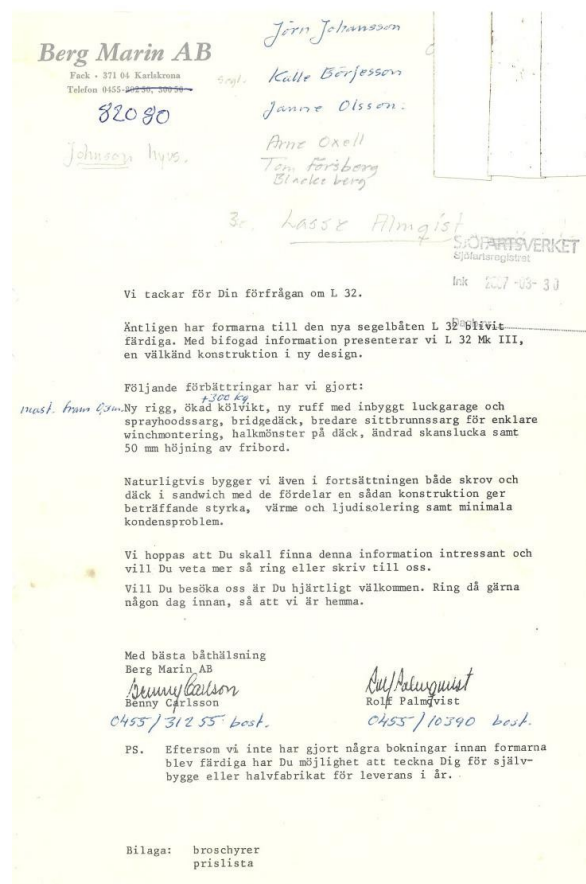
redaktör Kathryn Arnborg, tel 073-5373503, kathryn@arnborgart.se, webbredaktör Anders Green, tel 070-868 07 45, anders.green@gmail.com

www.laurinkoster.dinstudio.se

Jag åkte till Karlskrona i december 1975 och pratade med dem. Nattåg och sovkvagn fram och tillbaka. Företaget låg i Tving, några mil norr om Karlskrona.

I juli 1976 var vi inplanerade fyra veckor att plasta båt under deras ledning. Vi fick möjlighet att köpa en Yanmar 2QM20 22 hk med rabatt genom Gunnels bror. Eftersom det var den motorn motorbadden var anpassad till skickade vi ner motorn till Berg Marin.

I början av juli åkte jag ner till Karlskrona. Enkel biljett, jag skulle åka med båten på transporten upp till Stockholm. Vi skickade ner våra cyklar så vi kunde röra oss i området. Berg Marin hade en mindre husvagn som vi hyrde. Mat lagades och dusch fanns, toa mm fanns på verkstan. Gunnel kom ner efter en vecka och var med i två veckor.



Rolf och Benny hette de som hade företaget. Kenneth från BM var den som var med hela tiden. De lade gelcoat i formarna och visade vad vi skulle göra.

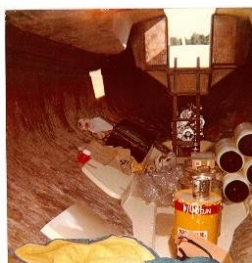
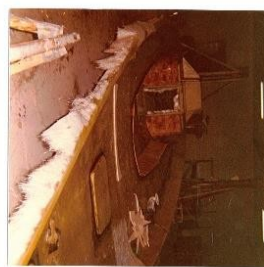
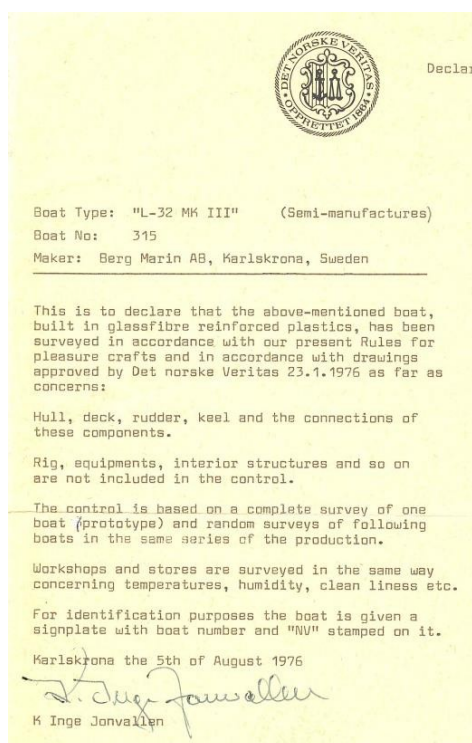
På dagarna gjordes de stora jobben, kvällarna gick till att plasta luckor, slipa mm. Att plasta skrovhalvor och däck gick bra, värsta plastningen var att plasta ihop att från insidan. Vi höll tidsschemat. Efter fyra veckor var båten ihop plastad, köl, roder och motor på plats.

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



Det var häftigt att klättra upp i lastbilshytten och transporten till Stockholm, efter fyra veckors jobb och vinka tack och hejdå!

I ÅSS där vi ställde upp båten höll en kompis också på med ett bygge. Han byggde en Reimersbåt, Bachant. Vi fick möjlighet att hyra in oss i en källarlokal på Södermalm, där vi kunde förvara plywood, virke, utrustning mm och snickra luckor, skåp, lådor mm. Vi åkte på inköpsresor med kompisens PV.

Det första som jag började med var att plasta fast en lång arbetsbänk på styrbordssidan inne i båten. Från en bit bakom mastschottet och bakåt. Den var utrustad med hyvelbänksbeslag, skruvstycke, bormaskinsstativ och draglådor mm. Inredningen är traditionell i mahogny, byggd i lösvirke. Alltså ingen byggsats eller halvfabrikat. Stork durk yta vid nedgången i kajutan prioriterades. Det gäller att inte "övermöblera" båten.

Inredningsjobbet började jag framifrån med ankarboxen, vidare bakåt med förpikskojsorna, skotten och mastschottet, toa och garderobsutrymmet med lådor. Jag sparade mittsektionen som arbetsrum. Därefter fortsatte jag från akterna och framåt. I turordning; motorinstallation, pentry och babordskoj. Pullmankojor, fönsterrutor, luckor och diverse beslag mm. Vid sjösättningen våren -77 så hade vi den som motorbåt, och var ute till sommarplatsen på Värmdö.

Hösten -77 beställde vi mast och rigg av Benns samt segel av Kanonsegel. Det blev

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

tre försegel och en stor. Vi fick bra pris om vi betalade seglen i förskott. Då ville jag ha bankgaranti, vilket ordnades. När vi -94 beställde en ny omgång segel fanns segelmakaren kvar men banken försvann i bank- och finanskrisen -91. Inte mycket till garant!

Arbetet fortsatte vintern -77/78 med beslag, vinschar, skotskenor, pulpitar mm. Nu kortades arbetsbänken av och navigationsbord och garderoben byggdes.

I februari -78 fick vi tvillingar, nu var vi fem personer i familjen. Vilken tur att vi byggde så stor båt som vi gjorde! Sommaren -78 seglade vi kortare etapper.

Vintern -78/79 monterade jag Reflexvärmaren med element, el mm. Diverse snickerier, ”dekorationslister” sattes på plats. Jag tog bort arbetsbänken helt och gjorde styrbordskojen, durkar mm. Fem lager fernissa på allt, ca 25 liter.



Gunnel sydde alla dynor, gardiner, sprayhood och kapell. Det tog väl 5 vintrar att få allt färdigt.

År 1990 gjorde jag peket. Köpte rör och 90 graders vinklar. Kapade till allt och satte

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

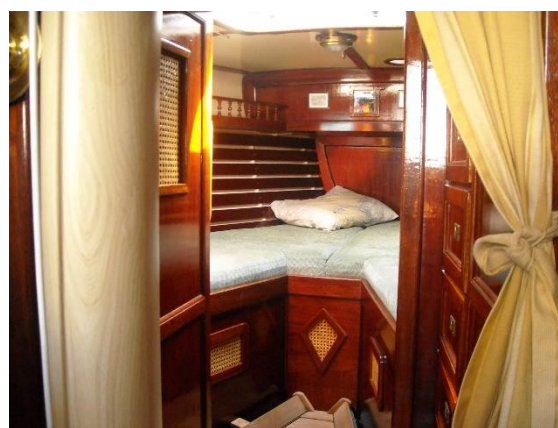
redaktör Kathryn Arnborg, tel 073-5373503, kathryn@arnborgart.se, webbredaktör Anders Green, tel 070-868 07 45, anders.green@gmail.com

www.laurinkoster.dinstudio.se

fast på en bordsskiva, åkte därefter och lämnade det till en som svetsade ihop allt. Jag slipade och polerade. Pulpiten förlängdes motsvarande. Jag satte dit ett kutterstag som flyttades ner halvmeter från toppen. Förstaget försågs med en Hood 810 rulle, ändlös lina.



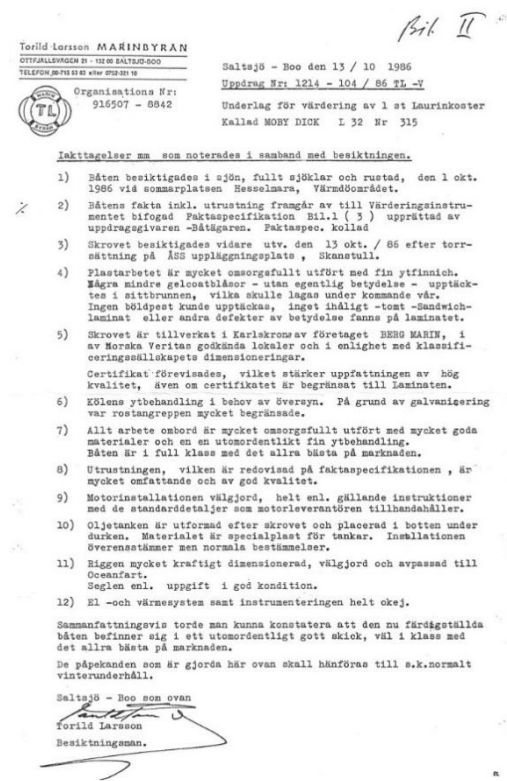
När vi byggde båten i Karlskrona höll jag mig till BM anvisningar. Inga extra förstärkningar eller annat. Jag satte dock dit dubbla undervant och gjorde inre förstaget löstagbart. Storskotskenan placerade jag på rufftaket för att slippa ha det vid ruffingången och klämma fingrarna samt möjliggöra en stor sprayhood. Järnkölen galvades av gjuteriet.



År 2000 bytte vi motor till en Yanmar 3GM30 på 28hk samt Aquadrive koppling. Plastade ny motorbädd samt monterade gångvärme från motorn.

Vi har satt in elektrisk ankarvinsch Qick Totem samt en spolpump att spola däcket med, samt bytt brännarkopp i REFLEX värmaren. Det sistnämnda beskrevs i bladet för 10 år sedan.

Fall och trimlinor har dragits ner till sittbrunnen. En ny omgång dynor och kapell samt en tredje omgång segel har inskaffats.



Hur har båten då använts?

Vi är ute mycket, har hittills seglat 40000 distansminuter. Räknar man bort byggåren

samt ett par somrar på grund av sjukdom och trafikolycka blir det ca 1000nm/år. Under pandemismånaderna har vi varit i närområdet. Vi bor 80-100 dagar i båten. Vi har seglat runt i Östersjön, Danmark, Västkusten, Göta Kanal och Vänern. Jag höll föredrag om Norrlandsseglingen till Töre på årsmötet för ett antal år sedan. Inga storsirkelkurser över oceanerna har lagts ut på navigationsbordet men navbordet har fungerat bra som skötbord. Tre barn och fem barnbarn hänger med till och från. Ingen har blivit "båthatare".

Några större skador på båten har jag inte märkt. Ingen inredning har lossnat. Det blev fukt i rufftaket vid dräneringsrören till ruffluckan. Jag skar upp torkade och fyllde på med talk och plast.

För ett år sedan flyttade vi båten till Jakobsbergs båtsällskap för att få närmare till den. Då var kravet att ta bort biocidfärgen före utgången av 2020. Jag använde Le Fants Paint Remover och Bacho hårdmetallskrapa. Ca 20 lager VC17 och sex lager gammal tjär epoxy åkte bort. Det hela tog 40 timmar. Fick då se att det börjar bli knotttror i gelcoat. Ska slipa bort den gamla grundfärgen Polygrund in till gelcoat i höst samt lägga på epoxy i vår 2022.

Jag tycker att båten seglar bra om man jobbar med trimmet. Med stor lättvindsgenua på rullen på peket, ej rev bar blir det fart i lätt vind. Focken på kutterstaget är slitseglet. Storseglet får man jobba med så det inte stänger.

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

Målet är att ha båten minst i 50 år och segla 50000 distansminuter. Då är vi 80, vi var 30 när vi började bygget!

Om vi skulle göra om jobbet? Ja det skulle vi om förutsättningarna var som 1976. Samma båt absolut! Det jag skulle gjort annorlunda är att försöka ställa upp båten i närheten av bostaden och stå på land ett par år. Det går mycket tid till resor som man kanske inte tänker på när projektet startar.

Båten finns även beskriven i Praktiskt Båtagande nr 11 år 2008.

Sven-Olof Lundberg

Bygget av L31 – S/y Lufsa H7 S131

Det finns en nummerserie H7 105 till H7 13X reserverat för L31:orna, där endast 5-10 båtar använder sig av sitt H7 nummer. På 1970-talet slutade Seglarförbundet intressera sig för H7 så jag vet inte om de har någon information sparad. Jag har dock en sparad kopia av nummerserien.

Min L31:a är döpt efter ("Lady" och) "Lufsen", men då en båt ska ha ett kvinnonamn blev det "Lufsa", vilket stämmer bra med båttypen som sakta men säkert lufsar fram på havet. Jag har före L31-bygget seglat GKSS-eka, katamaran, OK-jolle och SK 22.

Jag skulle 1971 köpt en Shipman 28 (50000kr) för leverans våren 1972, men

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

säljaren ville inte gå med på ett vite vid försenad leverans utan bara ljög om leveransdatum. Hösten 1971 hade jag besökt Erik Olsson från Hallstavik som byggde en L31:a, men då tyckte jag det verkade väl komplicerat. När avtalet med Shipman sprack så ringde jag Erik och bad honom hämta en extra järnköl när han skulle hämta sin egen i Eskilstuna. När jag köpt en köl, så var jag tvungen att fullfölja bygget!

Min uppskattning då, var att jag kommer undan med 1/3 av priset för en båt om jag bygger den helt själv. Tar jag dessutom hjälp med plastning och köper en färdig rigg, så blir det kanske 1/2 priset, vilket stämde något så när. Självfallet innebär det att man bygger en större båt för det kapital man har/hade. Min ekonomi räckte inte för att köpa en färdig L32:a, som var drömbåten, så när möjligheten till att själv bygga en L31:a dök upp, så var det ett bra tillfälle.

Min båt är 27:e båten i formarna som byggdes via en avgjutning av Casella II. En laurinkoster byggd i trä i början av 1950-talet vid Rosättra båtvarv i Norrtälje. På Arvid Laurins ritning står det L31. Min båt byggdes våren 1972 i ladan vid Ekholmsnäs på Lidingö. Jag vill minnas att det kostade 3500 kr för en månads hyrestid, sen fick man betala Arvid Laurin 600 kr för att få ritningar och rätten att bygga. Plast kostade 2kr/kg och glasfiber kostade 5000 kr. Jag köpte 5 tunnor

polyesterplast och 30 rullar glasfiber samt ett mindre antal rullar med roving från Erlandssons Byggplast, som då höll till i ett garage i Skärholmen.

Jag hade hjälp med bygget av en bekant som arbetat professionellt med att bygga plastbåtar och även hjälpt till med Erik Olssons L31 bygge. Det blev ett skrov med hög glasfiberhalt, vilket ger ett lättare men starkare skrov. Bygget inklusive hopfästning av de två skrovhalvorna och däck tog 4 veckor, med långa arbetsdagar, i en miljö med styren- och acetonångor samt små glasbitar av glasfiber som satte sig i huden. Vi åt lunch på ett matställe kl.14 när det inte var så många andra matgäster. Vi valde ett avlägset bord och noterade att borden intill alltid förblev tomma pga vår styrendoft. Varje kväll fick jag sitta i badkaret minst en timme för att minska klådan från glasfibern. Direkt i anslutning till bygget hade jag kunnat tänka mig att plasta ytterligare ett skrov för att finansiera det första, men inte idag!

Bygget inleds med att ha släpp-medel i formen. Sen kommer gelcoat, plast och glasfiber, balsa som distansmaterial och ett inre lager med plast och glasfiber.

Förstärkt med extra roving vid roder, köl, stäv, mastfot och pollare. Vi la lite extra roving i vattenlinjen förut för att tåla de vassa korallerna i Stora Barriärrevet. De två skrovhalvorna monterades ihop med plast och glasfiber och avslutningsvis vändes däck och sänktes ner mot skrovet.

Med början förifrån skruvade vi hjälpbultar

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

varje 15 cm med 2 stora brickor och en mutter och tvingade ihop skrov och däck. I aktern fick man kapa det som stack ut och sedan böja ner akterdäck så det blev en perfekt övergång mellan däck och skrov. Mellan bultarna plastade man ihop skrov och däck, tog bort bultarna och plastade de öppningar där bultarna suttit. I detta skick vägde skrov och däck omkring 1500 kg och nu var det dags att flytta båten till en plats där resten av jobbet skulle göras. Jag trodde i detta läge att 50 % av jobbet var klart, men insåg senare att endast 5 % av jobbet med att få en seglingsklar båt var avklarat.

För att få en bild av den kommande inredningen byggde jag upp huvudskotten med snören som jag fäste med maskeringstejp. Jag upptäckte då att för att få intryck av en stor båt måste man kunna se från nedgången till långt fram i fören. Inredningen blev med dinette för att passa en barnfamilj, se bild 1.



Kölinfästning med ett tiotal 19 mm syrafasta bultar och bly i köl-fickorna. Kölen lossnar inte men man kommer långt upp på grynnan om man inte lyckas köra över.

Jag valde ketchrigg för ökad säkerhet och en vackrare båt. Det ger en lägre stormast och mindre försegel och möjligheten att föra mesan-stagegel. Det innebär också att stormasten kommer 50 cm längre fram, vilket kräver ett peke och minskar den stora lovgirigheten som Laurin ville att båtarna skulle ha. Andra fördelar med mesan-masten är upphängning av bord, reservkompass och navigator, men den är även bra att hålla sig i då man rör sig i sittbrunnen i en rullande båt. Stormasten står på däck, vilket ger större utrymme under däck, men kräver en kraftigare mastprofil samt en kraftig mastbalk under däck.

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

Aluminiummaster var ganska nytt, så Benns kunde inte lova att de skulle hålla mer än 15 år, men självklart har jag masterna kvar. Jag har bytt all stående rigg efter 40 år, den gamla vajern hade blivit lite rivig i ytan, vilket jag tolkar som många små sprickor, medan den nya vajern var helt slät.

Alla bordgenomföringar är i syrafast, vilket innebar att de måste special beställas på 70-talet, då endast mässingsgenomföringar gick att köpa. Tillverkaren av mässinggenomföringarna ville inte lova att de höll ens ett år i saltvatten.

Båten är planerad för fasta åskledare, där pulpits är förbundna med kölen och med syrafasta band innanför avvisarlisterna. Men båten blev vackrare utan avvisarlister, så nu har jag istället 12 linor med åskledare som jag får ansluta vid behov.

Ventilerna är av 4 mm karbonatglas. Plexiglas ger lätt sprickor vid skruvhålen då rutan krymper vid kyla. Dock är nedgångsluckan av 16 mm rökfärgat plexiglas, men den är ju inte inspänd!

Rodergångjärnen är svetsade i syrafast med delrin som distansmaterial, då delrin inte sväller i vatten, vilket nylon gör.

Värmaren är gasol driven då den dieselvärmare som jag hade planerat för inte klarade av att båten lutar.

En båt kan alltid förbättras så bygget fortsätter år efter år. Sötvattenkylning monterades första vintern. Efter 5-10 år epoximålades skrovet under vattenlinjen

för att förebygga plastpest. Fotogenspisen byttes efter 10 år till gasol. Jag undvek gasol i många år då den tidigare var betydligt tyngre än luft och inte luktade lika starkt som den gör idag.

En av de stora förbättringar skedde 1988 då jag monterade en rulle till höger om peket och istället där placera ett CQR-plogankare som ersatte det ursprungliga stockankaret, se bild 2. Stockankaret hade jag använt ungefär en gång var tredje år men med det nya CQR-ankaret blev svajankring för lunch eller för natten betydligt vanligare.



En dysa monterat på rodret ca år 2000, se bild 3. Det ger en väsentligt bättre styrförmåga vid motorgång i låg fart och sidvind. I en trång hamn måste jag tidigare tänka på hur jag skulle ta mig ut vid kraftig sidvind. På bilden syns även de två steg som jag satt på rodret för att ha som nödstige.



Nästa stora lyft var nya självskotande Andersen ST46 vinschar. De förenklar oerhört i hårt väder. Byte av plywood i sittbrunn efter 30 år, teaken okej, men underliggande trä började släppa i limningen. Lät nya plyfan med pålimmad teak luta något in mot mitten för att slippa stående vatten efter en regnskur.

Solcell 10 W monterades för 30 år sedan som höll belysningsbatteriet laddat. Detta skulle räcka till lanternor och salongsbelysning. Nu har jag 30 W + 2x35 W vilket räcker till de stora förbrukarna kyl och navigator. De totalt 100W är fördelade på 3 solceller då det är svårt med allt som skuggar på en segelbåt. Jag räknar med att jag laddar ca 20 Ah per dygn av vilket kylen tar 12 Ah och navigatören 8 Ah. Motorn in och ut ur hamnen ger några extra Ah så det går normalt bra utan elanslutning i hamn. Jag har kompletterat kylen med elektronik så att den går på max när motorn är igång och jag har noterat att då solen lyser starkt på solcellerna sker samma sak. Men 2 datorer och 2 mobiler har tillkommit så att det är gränsfall numera, vi försöker ladda dessa under dagtid då solen skiner.

En vindruta i 5 mm karbonatglas, utan några aluminiumlister, monterades för ca

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

10 år sedan, vilket ger en nästan osynlig ruta, se bild. 4.



En bild av "Lufsa" tagen uppifrån vid Sjötorp i Göta kanal 2012 med LKS-flaggan i topp under styrbords spridare, se bild 5. Se placering av solceller och försök se vindrutan.



En säkerhetslina ligger på varje sida utanför däck-listen mellan främre pulpit och en mantågsstötta nära sittbrunn där jag kan fästa säkerhetsselen på lovartsidan vid arbete på däck, se bild 6. Ett rev kan jag ta in utan att gå upp på däck.



Skrovsidorna är målade med Epifanes 2-komponent sträckfärg 2019. Snyggt men inte lika starkt som Internationals 2-komponentfärg.

Båten har seglat ca 30000 sjömil vilket börjar närma sig 1 1/2 varv runt ekvatorn. Jag noterar att de artiklar som köpts med högsta kvalitet har mycket lång livslängd och en hel del har hängt med sedan start. Den billiga däcksgenomföringen för el från båtsportaffären höll i 1 dygn med den dyra ersättaren från fackhandeln har hållit i 45 år.

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 ägare under dessa 45 säsonger, Bo
Jernberg Bolk, som hållit sig mellan Töre,
ryska gränsen, Bornholm och Stavanger.
Jag nås per telefon 070- 531 88 33 och per
mejl bo snabel-a jernberg.name

Bo Jernberg

Medlemskap i Laurinkoster- sällskapet.

Vill du bli medlem?

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

Påminnelse om betalning!

Tips: Glömde tillägga att
Laurinkyssaren "Can-Can" ligger på
varv i norra Italien och att priset är
enl överenskommelse och omkring
950000 kr

- **Åke Somnells berättelse
i originalformat**

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

Med Miss My jorden runt

Etapp 21: Northern Territory

Thursday-Gove

Det är måndag eftermiddag 17 augusti. Efter ett par dagar i gruppen Thursday Islands är Olof och jag klara för vidare färd. Huvudkursen är nu västerut, sedan vi styrt mot norr under nästan två månader. Vi går ut genom sundet mellan öarna Thursday och Prince of Wales. Det är en ganska svag motström – men vi har tur att det inte är "springtide", då kan det bli 6-7 knop här och var i trånga farvatten.

Vi sätter kursen 254° , som skall bära mot Gove 340 sjömil bort tvärsöver "Gulf of Carpentaria". Tre dygn bör räcka om vi får hyfsad vind. Starten lovar gott – ganska svag passadvind ger ändå cirka fem knop. Radiokontakt med Lady Rosi, som gick i morse, ger beskedet att de ligger 40 sjömil före oss och går för motor.

Vi går 3-timmarspass på natten. "Vår" vind står sig och vindrodret styr bra i jämn fart. Vi möter två handelsfartyg – för övrigt en lugn natt.

Tisdagen blir också en lugn dag. Satnaven visar en position som ligger sju sjömil norr om kurslinjen. Detta förbryllar eftersom vi hållit kursen noggrant. Lady Rosi motrar igen – de har kommit i otakt med vindarna... Middagspositionen är: $S 11^{\circ} / E 140^{\circ} 22'$ och vi har tillryggalagt 82 sjömil sedan starten.

Olof känner sig trött och har ont i huvudet – det är hans första flerdagarssegling och det behövs kanske lite tillvänjning...

Det är mestadels mulet under dagen – medelhöga altocumulus och –stratus. Vinden ökar framåt kvällen och vi tar in båda reven på storen. Det är lite skumpigt, men inga problem med kurshållning.

Molnen försvinner på onsdagen – men vinden ökar till sydlig kulingstyrka så vi byter segel i ett par omgångar. Först till kryssflock och på eftermiddagen till stormflock. Det hade varit passande med rullsystem för förseglen! Satnavpositioner indikerar åter sättning mot norr – nu är det entydigt från flera fix. Vi korrigerar kursen, vilket innebär nära ren bidevindsegling.

Middagspositionen är: $S 11^{\circ} 25' / E 138^{\circ} 13'$ - och dygnsetappen 133 sjömil. Jag har radiokontakt med Arne och får färsk hälsningar från Birgit. Det är regn och rusk hemmavid. Hos oss blir vinden är lugnare under natten men vi behåller stormflock och revad stor för att anpassa till kustangöringen i gryningen. Vi gör ändå cirka fem knop under mesta tiden.

Torsdag 20 augusti. Vi stirrar länge efter fyren "Veronica" på morgonen. Den dyker upp på halva angivna avståndet. Satnavpositionen stämmer bra nu och de långa kalkyleringstiderna är nu nere i normala 4-8 minuter. Ljus från Gove syns långt ut, men landet är lågt och blir synligt först på ganska nära håll.

Gove ligger i Melville Bay på nordöstra hörnet av Arnhem Land – en bred halvö på Northern Territory. Den första europeiska kontakten med denna del av Arnhem Land gjordes av en holländsk expedition – ledd av Willem van Culster - redan 1623. Namnet kommer efter fartyget som hette "Arnhem". Större delen av territoriet återlämnades på 1930-talet av staten till aboriginerna som "fritt" land – det tillhör Yolgnustammen. Där Gove nu finns låg en stor flygbas under andra världskriget och

platsen gavs namnet Gove efter Pilot Officer William Gove, som omkom i en flygstrid 1943.

En av världens största tillgångar av bauxit – råvara för tillverkning av aluminium - upptäcktes 1952 i närheten av Gove. Utvinningen började i stor skala i början av 1970-talet. Gove är nu främst en utskeppningshamn – bland annat till

Island, som ju har god tillgång till vattenkraft, vilket ju behövs för aluminiumframställning. En liten stad växte upp nära Gove – den heter Nhulunbuy och har nu några tusen innevånare. Den är nu administrativt centrum för östra Arnhemregionen. Det märkliga är att staden är så liten eftersom anläggning och hamn för bauxithantering sysselsätter cirka 6000 anställda. De flesta arbetar i skift och flygs in för sitt skift och därefter ut igen. Eftersom denna del av Arnhem praktiskt taget saknar farbara vägar kommer alla tyngre förnödenheter med färja från Darwin.



Vi kommer in till den trevliga och välskyddade viken utanför Gove Boat Club, där vi ankrar klockan 11.15. Platsen är tydligen populär – här ligger cirka 25 båtar före oss.

Vi sjösätter jollen och jag försöker starta utbordarn. Inget händer, så vi ror in till klubben. Där träffar vi genast på en man som jobbar med motorer. Han heter Stuart – ger sken av att vara världsmästare på ämnet - och lovar att fixa vår motor. Vilket han tar itu med omedelbart. Kostnaden 40 AUS\$ är rimlig – om den nu håller... Den fungerar i varje fall på vägen tillbaka till båten.



Så möter jag ett par bekanta – Lucy och Jeff Montagne, ägare till Montys Marina i Caboolture, där vi hade Miss My upplagd. De har tagit "time out" och är på väg att göra "lilla världsomseglingen", vilket betyder Australien runt.

Vi får fri tillgång till klubbens faciliteter – och klockan 15.00 öppnar baren. En massa människor strömmar till – både seglare och folk från bauxitverket. Mycket snack blir det, så jag missar radiokontakten med Arne.

Fredag 21 augusti. Besvikelse på morgonen: utbordarn vägrar att starta! Vi ror in till klubben med förhoppning att Stuart skall vara där och kunna göra något. Det är han inte. Vi liftar in till "stan" Nhulunbuy – 12 kilometer från Gove. Det är inga problem att få lift – första bil stannar. Här finns ett köpcentrum, som kallas Captain Cook Shopping Centre, vilket betyder att Cook hann med att besöka även denna del av Australien år 1770. Vi fikar, skriver kort och handlar en del färskvaror.

Så går vi upp till Gove-vägen igen i värmen. En vänlig man plockar upp oss och vi får skjuts ut hela vägen. Vi trodde han skulle till bauxitverket - men han vänder tillbaka till stan sedan han släppt av oss!

I Gove samtalar jag med hamnkapten Bill Gibson angående tillstånd att besöka Indonesien. Det är alltid osäkert med Indonesien och man bör inte gå in till någon annan plats än Bali utan "sailing permit". Det finns ett indonesiskt konsulat i Darwin som kan förmedla tillstånd – men det är dyrt och pengarna tenderar att "försvinna". Jag får rådet att kontakta Bill Jelly i Darwin – segelklubbens kontor vet var han finns.

Stuart dyker så småningom upp på klubben – "almost pissed", som han själv beskriver sitt tillstånd. Det blir alltså inget gjort åt motorn. Olof och jag diskuterar vad vi själva kan tänkas göra. Det får troligen bero till Darwin, där reservdelar bör finnas. Lucy och Jeff berättar att de har en motor av samma sort – den har gått felfritt i fem år – och dessutom legat på sjöbotten ett par gånger. Men det hjälper ju inte oss... Vi äter middag på klubben – "seafood crepe" till överkomligt pris, så Olof slipper matlagningsbestyr idag. Vädret är stabilt – så det lutar åt avgång imorgon.

Lördag 22 augusti. Vi jollar in till klubben på morgonen för att hämta utbordarn, som blev kvar där igår. Där möter vi Stuart, som har plockat isär apparaten igen. Vi låter honom hållas och skjuter upp avgången till imorgon. Det verkar vara kylvatten som tränger in där det inte skall vara. Stuart tillverkar en packning och efter hopmontering startar den snällt. Detta är på land – men väl i sjön går den någon minut – och så samma elände igen. Stuart igen – han vill inte ge upp i första taget. Han provar en annan förgasare, som inte fungerar alls. Jag ger upp och han får skruva ihop eländet. Ute på Miss My tar jag bort ett bränslefilter – som i och för sig verkar helt. Och har man sett – nu funkar den igen! Vi testar genom att åka fram och tillbaka in till stranden. Nåväl – det återstår att se hur allvarligt menat detta är – jag har med tiden blivit skeptisk när det gäller Zuzuki.

Detta har alltså blivit "utbordarns dag", som vi firar med att äta middag på klubben igen – för våra sista kontanta slantar. Vi avser gå till Wigram Island – en ö i gruppen "English Companys Islands". En måttligt nykter kille på klubben ger oss goda råd angående ankringsplats. Så stuvar vi och förbereder för tidig avgång. Jag hinner också med en radiokontakt med Arne i Sydney.

Gove-Darwin

Söndag 23 augusti. Vi drar upp ankaret i Gove klockan 07.00 – och så är vi på väg igen. En vidstill morgon som så småningom övergår i förmiddag med en svag nordostvind, som nått och jämt fyller seglen. Vi tuffar på i sakta mak runt Cape Wilberforce, som är den nordostligaste udden av fastlandet Arnhem Land. Jag kollar upp läget för Lady Rosi – de gick från Gove igår och är nu borta vid Wesselöarna. Roger har idag haft "QSO" med Norge, så Europa kryper närmare.

Norra delen av Arnhem Land är låg och karg – mest skifferklippor och buskvegetation. Vi finner det något konstigt eftersom det är tropiskt område med god nederbörd – i varje fall halva året. Vi rundar södra ändan av Wigram Island och går norrut till den ankringsplats vi blev rekommenderade igår. Det är en ganska vid bukt och vi ser flera segelbåtar där. Klockan är 14.30 när vi ankrar nära korallrev.

Det finns en "resort" på platsen, som ägaren till ön - aboriginen Terry med vit hustru - driver. De kan ta maximalt 12 gäster samtidigt. Det är huvudsakligen gäster ingående i paketresor – alltså utlännningar. De flygs fram och tillbaka med helikopter. Terry är duktig målare och har eget galleri på 153 Mitchell Street, Darwin.

Efter ett första besök i land jollar vi ut till revet för bad och snorkling. Det är faktiskt lite svalt – men uppfriskande – i vattnet. Korallen är "halvbra" och vattnet

ganska grumligt. Inga större odjur är synliga. Efter badet är det "radiotid". Arne hänger troget med – och kommer in starkt. Jag lyssnar efter Börje – men inget hörs från den delen av världen.

De flesta på grannbåtarna är från Gove - det är trevliga och gästvänliga personer. Vi får fisk och grönsaker - och blir inbjudna till kvällens BBQ vid "resorten".

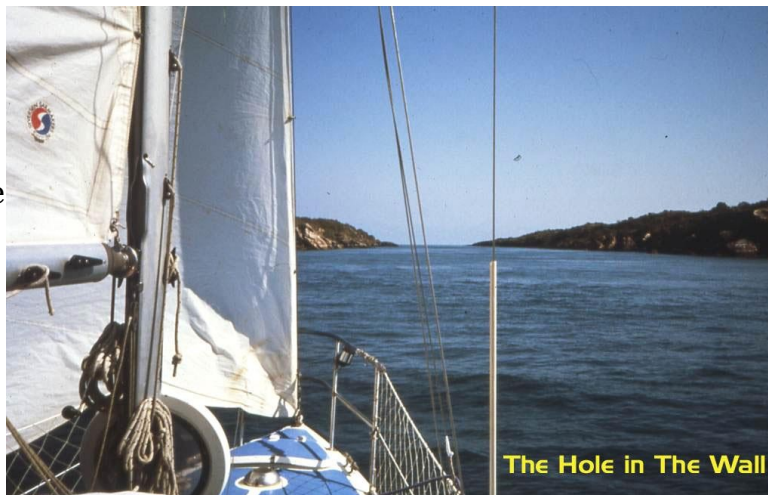


Måndag 24 augusti. Det trevliga besöket vid Wigram blir inte långvarigt. Idag skall vi försöka ta oss igenom Wessel Islands. Det är en ögrupp som sträcker sig som ett långfinger mot nordost från Arnhem Land. Det är trångt mellan öarna och för att komma vidare västerut finns endast ett bra alternativ. Det är "Hålet i väggen" – The Hole in the Wall – mellan öarna Guluwuru och Raragala. Passagen är cirka 1,5 sjömil lång och 50-100 meter bred. Detta är i och för sig inte något problem – men de starka



tidvattenströmmarna skvalpar fram och tillbaka med en fart av upp till nio knop mitt emellan hög- och lågvatten. Vi rättar vår avgångstid efter detta. Med tidvattentabellens hjälp beräknar vi att högvatten i "hålet" – "slack water" - inträffar omkring klockan 09.40. Det bör ta knappa fyra timmar dit, så 05.50 blir en passande starttid från Wigram.

Vädret är fint – egentligen alltför fint – en svag nordvind innebär motorgång hela sträckan så när som på 20 minuters försök till segling. Vi blir satta lite åt söder på vägen och har först svårt att se infarten. Den dyker dock upp i god tid – och vi "tajmar" ankomsten exakt, så att vi slipper ström åt något håll. Genomfarten är en upplevelse. Vi är uppenbarligen inte de första som varit här. Många båtnamn – och en del andra – är målade på klipporna utmed passagen.



Under eftermiddagen får vi en smula draghjälp av segel på vår kurs mot fyren på New Year Island – strax nordost om Croker Island.

Jag samtalar med Lady Rosi några gånger. De har "hattat" en del – ändrat sig beträffande färdväg – och på kvällen ändrat sig igen. Nu kommer de "vår väg". De är ett stycke efter oss nu, men har starkare motor, så de bör vara ifatt imorgon.

Den dagliga kontakten med Arne innebär färskas hälsningar från Birgit. Hon är nu tillbaka i Stockholm efter några dagars besök i Luleå - och har nu besök av min syster Ulla-Britt från Småland.

Tisdag 25 augusti. Efternatten innebär lugn segling – medvind med spirade segel. Jag har åter kontakt med Roger på förmiddagen. Han hade försovit sig lite – efter en jobbig natt. Generatoren hade lagt av, så han hade jobbat åtskilliga timmar. Nu har de åter ändrat färdplanen – de skall gå ner mot kusten och "daghoppa". Det är heller inte lätt för dem att få vila med en liten 1½-årig besättningsmedlem!

Tisdagens middagssposition är: S 10° 58' / E 134° 22' och vi har tillryggalat 131 sjömil från Wigram.

Olof övar sig i att ta solhöjder. Förmiddagshöjden slog fel 12 sjömil – men på eftermiddagen blir det bättre resultat: det skiljer två sjömil från satnavläget. Det är helt godtagbart. Lite lusig framfart nu på eftermiddagen – måste kanske ta till motorgång. Det märks att vi är i tropiska området – solen tar ordentligt och jag känner av sveda på axlarna trots att grundfärgen är god. Havet är ganska tomt – vi såg ljus vid horisonten förra natten och nu på eftermiddagen hörs motorbuller i norr. Olof har sett några sjöormar – sådana skall man vara försiktig med när man badar! Havsytan är täckt av stråk av brunaktigt "frömjöl" – kanske är det någon sorts alger som blommar.

Så har jag mitt första "QSO" med Sverige på en lång tid. Det är Pelle i Sollentuna - SM5BM – som ropar. Han hör mig svagt, så Arne i Sydney transiterar mitt svar. Och

så dyker faktiskt Lennart/ZI upp igen – även han svag, men vi lyckas i alla fall ”morsa” på varandra. Vi försöker imorgon igen.

Onsdagen kommer med fortsatt svag vind. Vi spanar i nattmörkret efter fyren vid New Year Island. Den skall enligt sjökortet synas på 14 sjömil avstånd. Men så – strax innan solen går upp ser vi några blinkningar – 10 sjömil bort.

Radiopratt på morgonen med en trött Roger. Deras frys har pajat, så nu måste de till Darwin snarast. En svensk röst med lite finsk brytning kommer också in – Rolf i Melbourne (VK2AOF).

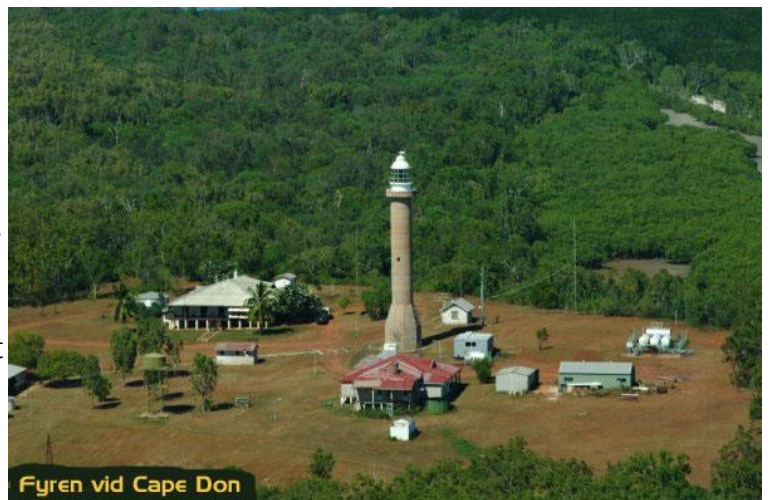
Vi segar oss förbi New Year Island – men sedan blir det motor igen. Olof är nu duktig på att navigera, så han får som ”examensuppgift” att planera den vidare färden mot Darwin. En inte helt lätt uppgift eftersom det är starka strömmar att ta hänsyn till bortom Cape Don – nere i Van Diemen Gulf och Clarence Strait.

Vi bestämmer oss för att ankra bakom Cape Croker i Somerville Bay på Croker Island – för att avgå tidigt under natten. Det går segt förbi Cape Croker - vi har motström, som åstadkommer kraftiga strömvågor. Vi ankrar utanför en sandstrand i bukten klockan 17.00 på sex meters djup. Vattnet är ganska grumligt, men det är troligen jämn botten.

Croker Island ligger öster om Coburghalvön just där Arafura Sea möter Timor Sea. Ön är aboriginland och tillträde för besökare kräver särskilt tillstånd från ”Northern Land Council”. Croker Island verkar ödslig – landskapet är flackt och täckt av regnskog som omges av sandstränder med korallrev. Vi ser också röda klippformationer utmed stränderna - fantastiskt utmejslade som pelarkolonner.

Det blir - som planerat – en tidig morgon. Vi hivar upp ankaret redan klockan 02.30. Det är lugnt och vi går på kompass ut ur Somerville Bay. Jag har den vanliga kontakten med Roger. De går idag till Malay Bay, som också ligger på Croker Island. Anledningen är att Siw vill titta på kakaduor!

Passagen av Cape Don, med sin ”pekpinne” till fyr, är odramatisk. Visserligen förekommer en del strömvirvlar, men de ger inget speciellt obehag. Efter Don får vi en kraftig sidström som till en början sätter oss 20° åt öster. Precis ”som vanligt” blir det blandat segling och motorgång. Natten till fredag ökar vinden – nord cirka 12 knop – och vi ligger plötsligt före tidtabellen. Den innebar att vi kommer att passera Clarence Strait strax efter gryningen.



Fyren vid Cape Don

Fyrarna från Cape Don söderut täcker inte varandra – men de dyker upp i tur och ordning. Trodde vi... Nere i Clarence Strait blir det förvirring. Vi visste att en fyrkaraktär bytts – men inte att en ny fyr finns ute i vattnet öster om East Vernon Island. Den finns inte i sjökortet och i becmörkret tror vi att fyren är den som på sjökortet anges ligga på ön. Vi pejlar och står i – men inget stämmer. Vi går dock mot fyren i stark medström – mest på tvären. Så plötsligt upptäcker vi att fyren ju *inte* står på någon ö! Vi vänder kvickt och går tillbaka ett stycke österut - slår ifrån motorn och ligger och väntar 1½ timma tills gryningen kommer. Nu har det blivit kav lugnt

och avtagande ström. Klockan är 06.20 och vi har fått klarhet i läget – accepterar att det finns en fyr som egentligen inte finns. Motorn åter igång – men dröjsmålet innebär att vi har missat medströmmen genom Howard Channel i Clarence Strait. Det är i stället dryga två knop ström att kämpa emot – plus en svag motvind.

Klockan 11,30 kan vi sätta kurs sydväst ner mot Darwin – och 13.34 får Yanmar vila. Ström och vind är våra vänner igen.

Darwins ”norra förorter” - med ett sjukhus som mest framträdande – dyker upp på nära 20 sjömil avstånd. Inseglingen är inte helt lätt – det finns en massa grundområden och skillnaden mellan hög- och lågvatten är betydande. Just idag 4,5 meter, vilket är ett ”medelvärde”. Vi trasslar oss fram till Fannie Bay strax norr om Darwin, där en skog av master visar var man lämpligen ankrar. Vi passerar en svensk båt som heter ”Akka”, men ser ingen ombord. Klockan är 16.45 fredag 28 juli när vi droppar ankaret en halv sjömil utanför stranden. Vi har då gått 162 sjömil från Croker Island – och Olofs examensuppgift är löst med bästa betyg.

I Darwin

En god vän och tidigare skeppskamrat till Charles Darwin – Löjtnant John Stokes – seglade 1839 på HMS Beagle, då han upptäckte den fina hamnen. Han döpte platsen till Darwin – namnet tillägnade han sin berömde vän. Staden växte upp tack vare sitt strategiska läge. Den har också fått utstå mycket elände - både krig och naturkatastrofer. Under åren 1942-43 utsattes Darwin för mer än 60 japanska flyganfall och förstördes svårt. Vid jultid 1974 drabbades området av cyklonen Tracy, som förstörde 70 % av stadens byggnader. Man kan fortfarande se spår av förödelsen.

Darwin är nu en snabbt växande modern stad med stor hamn, varvsindustri och i närheten finns rika förekomster av bauxit, mangan, kol mm. Staden är också inkörsporten till ”Kakadu National Park” och andra omtyckta turistmål.

Vi sliter med utbordarn igen – och får den att ta oss in till Darwin Sailing Club. Det är en stor – och delvis ny – anläggning i Fannie Bay. Mycket båtfolk har redan samlats och det är full fart på öldrickandet – Darwin lär vara Australiens ölstad nummer ett – och ligger därmed troligen i världstopp. Det blir givetvis en massa seglingsprat också – bland annat om besök i Indonesien. Det är ett ”hett” ämne och idéerna är många beträffande vägar och kontakter för att få tillstånd.



Vi har inte hunnit skaffa kontanter – men det vi har räcker till en öl – och så får vi titta på den goda maten...

Brev från Birgit väntar – liksom lite beställda båtprylar. Zuzuki vill inte tillbaka till Miss My – den vägrar att starta igen. En ”båtgranne” skall emellertid samma väg ut och vi får bogsering.

Lördag-söndag 29-30 augusti. En rekognosceringstur in till Darwin – sex kilometer från klubben. Vi åker buss in och promenerar tillbaka. Staden är prydlig och trevlig, som vi föreställt oss.

Så blir det ett par arbetsdagar ombord. Monterar i ett membran i generatoren – hitsänt av Birgit. Efter lite pill startar den snällt. Olof ger sig på utbordarn. Han lyckas faktiskt få igång den – och den går sedan hela dagen, vilket väcker (falska!) förhoppningar.

Jag har en lång konversation med Arne, som berättar att han fått erbjudande om jobb på ett nytt shippingkontor i Sydney. Han har dock inte bestämt sig ännu.

På måndagen blir det samma ryckande som vanligt på utbordarn. Nu får det vara nog – den skall bli utbytt! Jag får rådet att kontakta "In- and Outboard Repair" – vilket jag gör och kommer överens om att komma ut med Zuzukin. Det blir en lång väg med buss förbi flygplatsen. Vi blir lurade att stiga av för tidigt, så det blir att traska ett bra stycke med motorn i värmen.



Jag får ett bra erbjudande: 537 AUS\$ för en ny Yamaha samt 80 \$ i tax-reducering – och 200 \$ i inbyte för den gamla. Detta accepterar jag – även om det visade sig att de kunde reparera den gamla. Tydligt justering av brytare som behövdes. Stuart i Gove är tydligen inte den världsmästare som han ville påskina... Nya motorn skall levereras på onsdag – och under tiden får vi ha den gamla, som firman kommer ut med. Det känns lite kymigt att "fimpa" Zuzuki för ett så enkelt fel – men vi ser ändå med förväntan fram emot en ny japan.

Jag får brev från Eva-Britt. De har det bra och förbereder flyttning till Australien. Den blir troligen i oktober-november. Det blir andra gången för Eva-Britt – hon och Björn bodde och jobbade ju ett år i Sydney. Anna har ritat en häst åt mig – tydligen ett gryende intresse. Birgit har täta kontakter och hjälper Eva-Britt med barnen. Det är synd att det nu blir så avlägset – och lång tid innan vi kan träffa dem.

Dagarna rullar undan här i Darwin. Det är mycket som skall klaras av innan vi lämnar Australien – och här finns det mesta. Vi sitter ofta på "klubben" – tar en öl, beundrar solnedgångar och pratar med trevliga personer. Vi träffar en ung man från Auckland, Nya Zeeland – han heter David Bateman och är tillsammans med flickvännen Judi Greenmead besättning på "Cyanura" (= blåstjärtad kolibri, även en sorts ödla). Båten ägs och seglas av en amerikansk flygöverste – Nelson Jay - från Aspen Colorado. Nelson med besättning planerar en "safari" med en 4WD inåt Kakadu Nationalpark och David skall efterhöra om vi kan få hänga med på turen. Vi har själva funderat på att ansluta på en guidad busstur, men det är ganska dyrt - 80-100 AUS \$ för en endagstur.

Bland åtgärder att fixa finns bland annat ett par segel. Jag hittar en verkstad som lagar den skörade genuan – och sitter själv utanför klubben och syr på storseglet, som lider av en del "sömsläpp". Olof jobbar med att göra rent sidoskydden och måla om

”Miss My-märkningen”. Klädttvätt ingår också i bestyren Jag ringer till Birgit och pratar nästan 20 minuter – allt är OK hemma.

Så är det besök hos tull och tax-myndigheterna. Jag får blankett att fylla i för utbordarn – för att få tillbaka skatten. Det går inte att få ut kontant utan skall sändas till Sverige. Här är lika byråkratiskt som i England. Ja, de har ju ärvt systemet... Men som vanligt är alla glada och trevliga, så vi klagar inte.

Vi pratar givetvis med Siw och Roger. Siw är lite besviken – de hade blivit tvingade att ankra långt ut från land vid Malay Bay, så hon fick inte se några kakaduor. Jag följer med Roger och hämtar deras VHF-utrustning, som ju krånglat länge – och nu varit inne på reparation. Själv lämnar jag Sony-mottagaren för reparation – klar om några dagar – om de nu lyckas fixa den. Det är vardagliga problem med krånglande elektronik här i fukt och värme – vi är bortskämda hemma i Sverige med vårt ”friskare” klimat

Jag träffar ”Lord Nelson” och David på klubben - och vi är välkomna att delta i ”safari” på måndag-tisdag. Det blir dock ingen 4WD- utan en ”vanlig” bil. Det får väl duga...

Det är torsdag 3 september. Vi skall in till land för diverse ärenden – och vår ”lånemotor” är åter svårstartad! Bytet är verkligen motiverat. Jag besöker åter tullen för att få en del stämplat – och bokar utklarering nästa torsdag klockan 10.00. Så träffar jag på några bekanta på klubben – det är Lucy och Jeff Montagne, som fortsätter sin ”lilla världsomsegling”. Andra bekanta kommer med holländska ”kattan” Nara I – det är Dieter, Agnes, Ludwig och Juten, som vi besökte i Prince Rupert Bay på Dominica. De planerar gå via Sydafrika – och jag hjälper dem med VHF-anrop till tullen.

Både Lennart i Hultsfred och Arne i Sydney har informerat om en svensk i Darwin – det är pensionären och radioamatören Henry Andersson (VK8HA). Jag får radiokontakt med honom och vi blir hembjudna på BBQ till Henry och hans australiska fru Ruth. Vi blir hämtade vid klubben på fredagskvällen De bor i ett envånings hus i Darwins utkant. Övervåningen blåste bort i cyklonen Tracy – så de satte bara på nytt tak på det som återstod.. Henry har bott många år i Australien och har jobbat som tekniker på rundradion här i Darwin. Ruth är invalidiserad efter en märklig olycka. Hon fastnade av någon anledning i ett elstängsel – förlorade medvetandet och satt fast flera timmar innan hon upptäcktes. Då var cirkulationen i benen borta och det ena måste amputeras. Henry är ”superamatör” - mycket aktiv som utbildare och samordnare av amatörradioverksamhet. Bland annat sköter han om regelbundna övningssändningar av morsetelegrafi på långvåg. Hans ”antennskog” är imponerande – och än värre blir det tydligen på ett nytt markområde de köpt i Humpty Doo – ett nybyggarsamhälle 40 kilometer sydost om Darwin. Henry börjar med antennerna och vattentanken – sedan kommer huset! Vi kommer överens om ”QSO-tider” för vår fortsatta segling.



Lördag 5 september – och äntligen kommer den nya utbordarn. Zuzukin totalstrejkar – den har ju haft en enastående förmåga att motstå alla reparationsförsök – men firman håller vad de lovat och tar den som delbetalning. Jag pratar en stund med Birgit – hon skall meddela Börje i Bålsta att jag lyssnar på onsdag klockan 12.00 GMT.

Roger har haft radiokontakt med en svensk som heter Björn och är skeppare på ”Born Free” – en båt av okänd nationalitet som trafikerar öarna i Ostindien. Denne Björn säger att det nu går att få tillträde till Bali om man kan åberopa ett behov av hamnbesök – t ex behov av diesel och vatten. Sådana behov finns ju alltid... Så vi skall ta oss ytterligare en funderare på Bali.

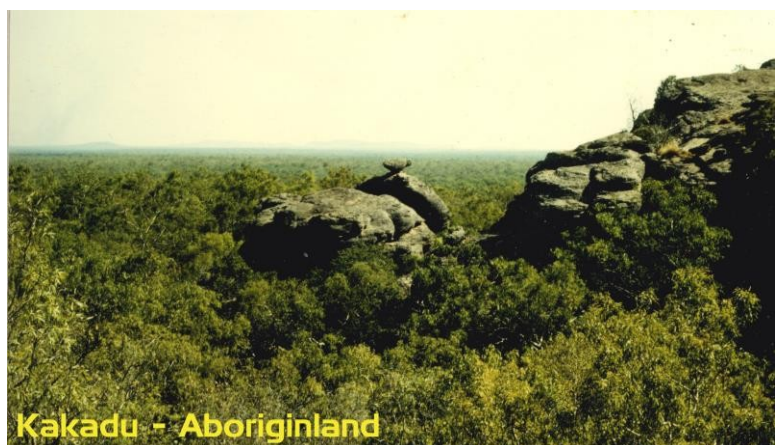
Olof går och deppar lite – han saknar visst tjejen i Uppsala, och vill gärna ”prata av sig” och få lite råd. Utifrån mina enorma erfarenheter förmodar jag. Jag kan bara råda honom att skaffa en lugn och pålitlig tjej – som till exempel Birgit är – och hålla kärleken vid liv!

Söndagen är ingen vilodag – vi har beställt torrsättning vid lågvatten. Det sker vid ett par stadiga järnpålar som står ett stycke ut i vattnet utanför klubben. Jag har beställt i förväg – kön är lång. Bottenfärg är inköpt och vi går in klockan 06.00. Vi försöker hinna med två strykningar – tidvattenskillnaden är nu sex meter, men vi blir jagade av tidvattnet på slutet. Nå – vi hann ”i stort sett”. Jag gör ett försök att ta mig upp i masten för att fixa ett par kablar. Egentligen är det Olofs tur att klänga i masten – men han har jobbat så hårt med bottenrengöringen, så han slipper den här gången också. Det är varmt och obekvämt med den där fallskärmssele – men jag lyckas någotsånär. Jag får kramp i benen senare på natten. Mer träning av benmusklerna kanske skulle behövas!

Måndag 7 september. Vi samlas klockan 08.30 tillsammans med ”Lord Nelson”, David och Judi för avfärd mot Kakadu National Park. Nelson har – förutom att vara överste i flygvapnet – arbetat för flygplantillverkaren Rockwell International Corporation. Det visar sig att vi har en gemensam bekant, Åke Mangård, som han haft nära samarbete med på Rockwell. Mangård hade då slutat sin tjänst som generalmajor i svenska flygvapnet. De håller fortfarande nära kontakt – och åker skidor tillsammans i Aspen Colorado. Jag känner Åke Mangård – bland annat från hans tid som chef för Flygkadettskolan och senare som souschef på Flygstaben.

På vägen till Kakadu passerar vi Humpty Doo, så vi får se en glimt av byn där Henry och Ruth skall slå sig ner. Stället är mest känt för ett stort misslyckande på 50-talet. Många kineser bodde där och man försökte sig på konstbevattnad risodling i stor skala, som alltså inte fungerade. Nu är nog Humpty Doo nog mest känd för en märklig staty – ”The Boxing Croc”.

Vi checkar in på hotellet i Kakadu innan vi fortsätter vidare till



Nourlangie Rock i nationalparken och beskådar aboriginmålningar på klippväggarna. Området är fascinerande med omväxlande klipplandskap och vidsträckta regnskogsområden.

Så tillbaka till hotellet, där vi äter middag tillsammans – och "Lord Nelson" bjuder på vinet.

Andra utflyktsdagen bjuder på båtfärd på South Alligator River. Det blir en 2½ timmars färd med en trevlig guide som heter Gordon. Det märkliga med den här floden är att dess nivå påverkas starkt av tidvattnet i Van Diemens Gulf. Av namnet kan man förstå att här finns krokodiler – och det är den "bitska" saltvattenvarianten, som följer med tidvattnet upp. Vi lyckas också få syn på – och komma nära – några av bestarna. Ingen känner lust för att bada... Lite mysigare djur finns att beskåda - till exempel massor av fåglar – här skulle Siw vara med och beskåda kakaduor! Vi får till och med syn på en liten wallaby – känguru – som kikar fram i en glänta.

Efter båtturen besöker vi Park Headquarters och ser en intressant videofilm. Detta innan vi besöker "Jariby Town Site" – en plats där folk som jobbar i en närbelägen urangruva bor. Vi är åter i Fannie Bay 18.15 efter en intressant tur i trevligt sällskap.

Onsdag 9 september. Vi följer med "Lorden" in till stan på förmiddagen för proviantering hos Woolworth's – så vi bör nu ha mat ombord för en månad – undantaget färskvaror. Det blir fyra kartonger, som skall levereras till segelklubben. Jag hämtar också Sonyn, som reparerats till det överkomliga priset av 12 AUS \$. Vidare "hittar" jag en snygg aboriginisk barkmålning – också till ett fördelaktigt pris.

Lady Rosi är kvar i Fannie Bay. De tänker gå till Bali – men oroar sig för vädret på Timor Sea och sedan ut mot Indiska Oceanen. Passaden blåser visserligen fortfarande frisk – men det är ju inget oväder att oroas över.

Olof får ett paket kassetter på PR – men saknar ännu ett. Så vi får avvakta även morgondagens post. Klockan 12.00 GMT – 21.30 lokalt - har jag första "ordentliga" radiokontakten med Sverige på länge. Det är först Börje som anropar – och samtidigt kommer Arne i Sydney in och "stör" – han kan inte höra Börje. Även Lennart ansluter och slutligen kommer även Henry här i Darwin



Nourlangie. Klippmålning



Kakadu. "Salties"



Barkmålning av Nabegego

med. Det är ett riktigt "rövärgång" som håller igång. Verkligen kul – och det verkar lovande för att konditionerna skall bli allt bättre nu när longituden minskar efter hand.

Torsdag 10 september. Avgången närmar sig. Först återstår några detaljer. Det var endast tre av de fyra matpaketen som kom igår. Jag ringer Woolwoth's om saken. Jo – de hittar den saknade kartongen – och den kommer raskt ut till klubben. Olofs saknade paket har inte kommit – så han ordnar med eftersändning till Cocos Keeling.

Klockan 10.00 kommer en trevlig tullare för utklareringen – inget som helst problem. Slutligen kommer "Lord Nelson", David och Judi förbi och säger hej - och vi önskar varandra lycka till med fortsatta färder.

Vi drar upp ankaret klockan 13.00. Efter två trevliga veckor i Darwin är det så dags att styra mot Bali – cirka 950 sjömil västerut.

