



Nämndöfjärden i januari 2022. Foto Astrid Bünsow

Innehåll: Årets möten – Inbjudan till vintermötet av Tobias Mattsson – Ordföranden har ordet – Redaktören – In memoriam Klas Lindberg gast på Casella 1 av Sven-Olof Lundberg – Anne Bünsow/Laurin om uppväxten och fadern Arvid Laurin – Medlem Peter Sivam: "Ithaka och längtan hem till äventyret" – Budgetlångfärdsseglare Magnus Reslow om sin nya båt L32 "Dhokus" – Protokoll från årsmötet den 20 november 2021 – Fortsättning Åke Somnells L28 "Miss My" jorden-runt.

Årets möten

- 5 mars kl. 15.00-16.30. Digitalt vintermöte med föredrag av Tobias Eui Young Mattsson och dennes senaste äventyr med "Kostra".
Anslutningsinformation för Google Meet
Videosamtalslänk:
<https://meet.google.com/non-yuan-eok>
- 11/12 juni preliminärt planerat möte till havs vid Norrviken som vanligt om Covid så tillåter.
- 3/4 september höstmöte preliminärt pga Covid, men förhoppningsvis som vanligt i Finnhamn.
- 19 november Årsmöte ev. digitalt pga Covid

Inbjudan till vintermötet av Tobias Mattsson



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 Helene Elfstedt tel 070-5971248
info@elfstedts.se, redaktör Kathryn Arnborg, tel 073-5373503, kathryn@arnborgart.se, webbredaktör Anders Green, tel 070-868 07 45, anders.green@gmail.com

”L32/ 453 Kostra har förberetts i flera år för långfärd. Det var cirka 2 år kvar tills planerad avfärd. Men sommaren 2021 mötte soloseglaren Tobias ombord en annan kosterbåt på väg mot solen och bestämde sig för att hänga på. De tog sig ned över Nordsjön i november och letar sig nu steg för steg mot ekvatorn.”



Ordförande har ordet

Förra året tog slut i samband med årsmötet som blev ett trevligt möte på Södergården. Jag kan mycket väl tänka mig att vi kommer att vara där fler gånger. Lokalerna ligger fantastiskt centralt och är

lättåtkomliga med mycket plats när vi framöver kan träffas på ett tryggare sätt. Temat för förra året var att bygga båt och det fick vi en fin inblick i på de föredrag som Sven-Olof och Bosse bjöd oss på.

Nästa möte är den 5 mars och det kommer i vanlig ordning att bli ett digitalt möte pga smittläget. Men det ger oss en möjlighet att delta från alla världens hörn. Vi kommer då få möjlighet att stifta bekantskap med Tobias Eui Young Mattsson. Han har en L32:a som heter ”Kostra” som han bor på och jobbar hemifrån på samtidigt som han seglar ner genom Europa. Det ska bli spännande att höra hans berättelse om förberedelser och de erfarenheter han skaffat sig samt vilka planer han har.

Årets träffar är planerade även om vi har svårt att veta hur vi kommer att vara tvungna att agera med tanke på hur man bör förhålla sig till Coronan. Vi hoppas på det bästa och ser med tillförsikt fram mot att kunna träffas i skärgården igen. Men nu är det vinter och det är också en härlig tid till reflektion över vad som skrevs i loggböckerna och de bilder som togs under seglingssäsongen 2021. Det skulle vara himla kul att få läsa mer om detta, skulle ni vilja skriva till oss om erat båtliv och dess erfarenheter såsom båt, mat, platser och inte minst människorna som ni träffat så skulle det vara fantastiskt kul att få ha med i kommande nummer. Väl mött, Håkan

Redaktören

Idén till artikeln om Anne Bünsow kom via min make Torkel Arnborg. Han är kusin med Robert Bünsow som varit gift med dottern till Arvid Laurin, dvs Anne Bünsow. Ett telefonsamtal, och hon blev så jätteglad att Arvid än hålls vid liv i våra minnen. Hon sände även trevliga bilder från familjens album.

Tack för mail, Blev så himla glad. Hoppas verkligen du kan göra något av detta då jag bara känner att det här är en betydelsefull grej för mig. Men svårt att få till något bra som ligger så långt tillbaka i tiden och jag tycker jag kunde gjort bättre, Fotona är ju ohjälpligt åldrade Men jag vill göra mitt bästa för kompletteringar så bara hör av dig om allt du undrar över. Då jag hade ett mycket speciellt och fint förhållande till Arvid så är detta en verkligt rolig upplevelse för mig och jag gläds åt att han "finns med" än.

Tack för kontakten
Kram // Anne

PS Hunden, Taxen Lottie f. 43 var skeppshunden nr 1 jämt ombord. Hon blev liksom jag ilandsatt vid kappsegling och trimning med besättningen

Eftersom besiktningsman Conny Zetterberg, tidigare ägare till 6 Laurinkostrar inte kunde ställa upp i detta nummer, rekommenderade han mig att skriva om Magnus Reslow. Magnus skulle just då befinna sig i hamnen på den vulkandrabbade ön Las Palmas, Kanarieöarna, i fart med att rensa vulkanaska från båten.

Sedan var det högre makter som kopplade mig till gamla vänner som jag inte talat med på några år som sa, – varför inte höra med Peter Sivam, han har köpt en Laurinkoster.

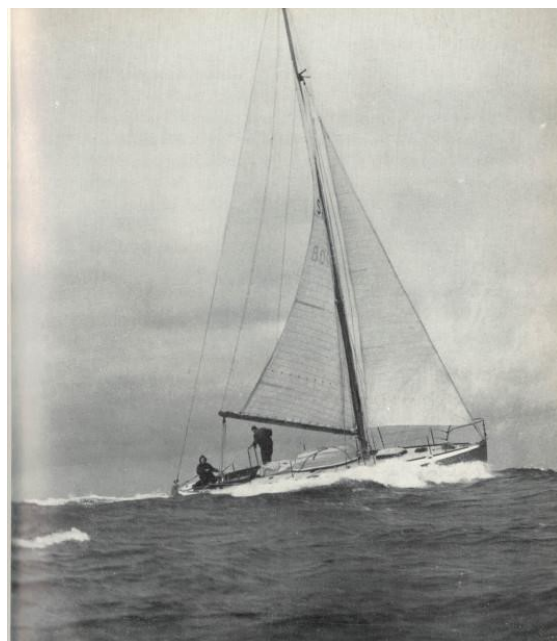
Peter Sivam visade sig både vara nybliven medlem i Laurinkostersällskapet och nära vän med Magnus Reslow. Tala om lyckoträff. Magnus kallas i Googleartikel för "Världsmästare i budgetlångfärdssegling" Numera har Magnus Reslow blivit ägare till en L32:a. Tyvärr bröts våra samtal något abrupt, jag hoppas allt är väl med Magnus och vi får höra mer framöver hur det gått med planerade seglatser.

Ser fram emot flera bidrag från medlemmarna, planen är att blad nr 114 ska handla om vårens båtreparationer samt naturligtvis även fler båtpresentationer. Väl mött, Kathryn

In Memoriam



Klas Lindberg som var gast på Casella 1 har avlidit. Han står på däck på Casella 1 i den klassiska bilden från Atlantseglingen. Jag kände Klas från tiden i Årstavikens Segelsällskap. Träffade honom senast på ÅSS veteranträff för två år sedan innan pandemin slog till.



Klas var till Laurinkostersällskapets årsmöte 2008 på Postmuseet och visade film och bilder och berättade om båten och seglingen. Klas blev 89 år. // Sven-Olof Lundberg

Anne Bünsow/Laurin om sin uppväxt och far Arvid Laurin

Kappseglingstiden som jag kommer ihåg kulminerade på 1940-50-talen, därefter kom kostertiden. Jag föddes det året Arvid vann silvermedalj med Starbåt (1936). Det mesta jag minns av kappseglingstiden är sexorna.



Robert Bünsow, Arvid Laurin och Anne Bünsow /Laurin

Jag växte upp i Saltsjöbaden. Från 5-års ålder följde jag ofta med morfar, Hugo Schubert, för att "hjälpa" till på hans sista båt (han konstruerade och byggde privata ångbåtar), "Ran", en ganska ful båt (byggd i plåt vill jag minnas) tror inte det var morfars konstruktion. Jag var inte så gammal när jag fick styra "Ran" själv, minns att man fick planera i god tid inför en backmanöver, då backslaget inte reagerade omedelbart, utan "Ran" fortsatte framåt en stund till. Rans öde blev att hon såldes och troligen pga grundstötning gick till botten.



Morfars sista båt. "Ran"

Ett minne från Ran-tiden var att morfar skulle ta upp jollen men den tippade och morfar blev hängande i jollens fäste liggandes i vattnet. Morfar kunde inte simma men bad mig ta hans guldprova. Folk från närbelägna varvet hörde mina skrik på hjälp och bärgade morfar som fick gå hem och ta på sig torra kläder.

Mitt båtliv därefter var roddbåt, livbåt från någon ångbåt, jag kunder ro till Furuholmen och till en kompis på andra sidan Baggensfjärden. Vi fiskade och mycket annat, simkunnig absolut, men på

den tiden hade man inte flytväst, men en god uppfostran i sjövätt.

Ja, sedan kom seglingen in i mitt liv, när Arvid inte kappseglade eller tränade med besättningen blev det familjesegling. Hans första sexa var "Sinkadus", en vacker båt med fernissat däck där arbetsskyddsstyrelsen idag skulle förbjudit alla gästar att vistas. "Sinkadus" såldes till familjen Hagerman, som lät ruffa om båten och förmodligen gjorde däckets mera halksäkert.



Arvid och skeppstaxen Lottie, som alltid var med från 1943

Sen kom "Trickson", en båt som jag aldrig glömmer. Då blev det många turer till Sandhamn där mor, jag och tax snart blev utbytta mot en större besättning till kappseglingarna. Och visst träffade jag många intressanta människor. Vid något tillfälle uppstod en situation, mycket spänd, jag kommer inte ihåg vad det gällde, men minns att Arvid och Sven Sahlén fick dra kort om vem som skulle göra vad inför en viktig segling, "Trickson" eller "May Be".

Jag vill minnas att "Trickson" såldes till USA och slogs sönder i en storm.



Trickson och jag

Familjeseglingen ägde i huvudsak rum i Stockholms skärgård. Det innebar att de stora underbara sexorna byggdes hastigt om till familjebåtar, dvs man satte in en trälåda (heter säkert något finare) med spritkök utrymme för porslin och köksutrustning samt "dunlopillo"-madrasser. Jag fick en att placera på alla segelsäckarna för om masten. Jag hade min sovsäck, men stående problemet var att segelsäckarna var högst staplade i fören, så jag vaknade ofta sittande vid masten. Det är många fina minnen från dessa seglingar och även någon besvikelse, som tex när vi lade till vid Ölands norra udde och min mor och jag hittade drömbageriet och beställde massor av nybakat bröd till nästa morgon. Vi skulle hämta det kl. 09.00, men kl 08.00 säger fader Arvid: "Bästa vindar och det ska vi utnyttja, fin segling, inga bullar!"

Sexorna var otroligt sjösäkra, tunga båtar, man skulle vilja kalla R-yachterna för

segelbåtarnas fullblod med sina sköna linjer och stora segelarealer.

Seglingarna var tuffa, min uppgift kunde vara att vid kryss med genua se till att seglet inte fastnade vid slag och att jag fick se till att lattorna kom över. En gång bröts en latta, det gillade inte Arvid, men han var inte långsint. Ett av de mest otroliga minnen jag har är när skeppstaxen "Lottie" (som helst stod i fören och tittade efter fisk) under segling ramlade i längst i fören, Arvid ser det och lyckas trots höga relingen få tag i taxens nackskinn, - av i fören och ombord i aktern. Han hade en sådan sinnesnärvaro.

Sista åren i Saltsjöbaden och efter pensioneringen som överingenjör vid Krigsmaterielverket, tillbringade Arvid mycken tid vid ritbordet och familjelivet präglades av båtkontakter. En av de mera intressanta var Olin Stephens från USA, som jag även träffade i samband med mitt första kontorsarbete på Plyms varv i Neglinge. Här på varvet byggdes också Jacob Wallenbergs "Refanut". Mitt jobb var att sköta löneuträkningarna för fast- respektive timanställda. De sistnämnda verkligt många extra under "Refanuts" tillkomst. Det var en stressig men mycket rolig tid och ett verkligt minne den fina sjösättningsmiddagen som Jacob bjöd på. Min bordskavaljer var flyggeneralen Nordenskjöld, nära vän till Jacob och naturligtvis segelentusiast. Jacobs favoritgastar på Refanut-båtarna var bl a pappa Arvid och båtkonstruktör Tore Holm.



Lennart Brunnhage beställer ny Lilleka 1970

En båtkund från USA var här för att provsegla 5.5:an "Complex". Jag och min kompis och bästis än idag och sedan tonåren fick följa med. Arvid upptäcker detta och ropar: "Sätt iland flickorna de ska inte vara i vägen." "No problem that's OK" blev svaret. Vi hade jättekul och fick segla med och "hjälpa" besättningen på "Complex".



Morfars varv i Svartviken. Tror Pelle Pettersson köpte det. Arvid gjorde en nostalgitripp dit på sin 80-årsdag

Arvid ritade en kul liten roddbåt som kunde både seglas med centerbord, användas som roddbåt eller framföras med snurra. Jag fick en sådan båt enligt Arvid i utbildningssyfte och till verklig glädje för mig. (Påminner om Optimistjollen.)

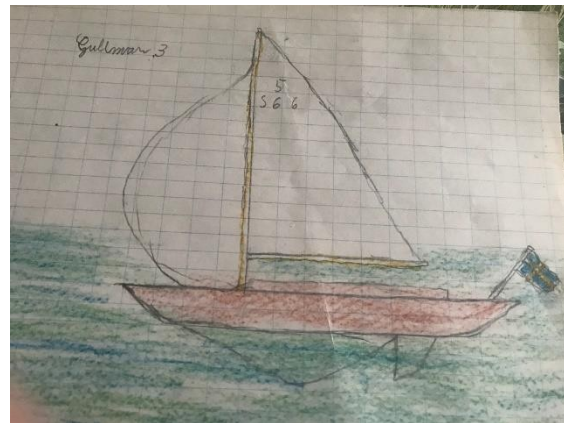
Tror att den blev kallad "Spånet". En rolig båt för barn och vuxna, några av de stora

pojkarna ordnade kappseglingar med "Spånet". En tidigare konstruktion, den som jag omnämnde när vi drog iväg till Nämndö-fjärden tror jag kallades "Spättan". Båda dessa hade ju centerbord och var sjösäkra och jätteroliga att segla.



Troligen 1975 på Elvestasjön. Arvid visa hur man kan utnyttja en av hans allra senaste konstruktioner. En jätterolig självlänsande liten sjösäker båt. Men man blev lätt våt i baken/självlänsande

Med jollen tog vi, jag och Berit och en engelsk Settertik iklädd en blå höghalsad tröja och stämde möte med en kompis och hans föräldrar någonstans på Nämndöfjärden. Vi tog oss dit, det var ingen vind i Fällström så vi fick lift med en snabb motorbåt. Kompisen fann vi så småningom i en farled, de hade fått motorhaveri och blivit dimmigt. Det äventyret slutade gott och Arvids lugna sansade sätt att hantera detta gjorde att vi växte lite grann.



Här är min egen båtritning, Gullmar III

Som far var Arvid hård men rättvis. Jag känner en enorm tacksamhet för allt jag fått lära av honom både tekniskt och mänskligt så att säga. Hade han levt idag skulle han haft kloka synpunkter om klimatet och allt annat världsligt som sparat ur. Han var en vän och en trygghet. En gång sa han till mig: "Med din starka vilja och energi kan du ta ned månen." Hade någon annan uttryckt sig så hade jag skrattat. Men dessa ord från Arvid har följt mig genom livet och varit en tillgång i svåra livssituationer.

Jag flyttade hemifrån när jag var 18 år. Bodde en längre tid i England och kom att få som huvudintresse jakt, viltvård, hästar, och hunduppfödning. Arvid och morfar hade hjälpt mig att införskaffa min första häst. Jag måste framhålla att jag verkligen var uppbackad av Arvid när jag började min tävlingsverksamhet inom hästhoppningen. Det innebar att jag kom ifrån båtlivet och vad som hände där. Jag gifte mig och fick två barn i början av 1960-talet. Arvid var som morfar mycket omtyckt, han behandlade ungarna som vuxna.



Lotta o morfar. GULLMAR VII

1965 var det året som Arvid köpte en gård i Sörmland, och lämnade Saltsjöbaden. Gården låg 5 mil från närmsta brygga i Nyköping. På gården hade han en enkel verkstad där han lade mycket tid och intresse på båt och bilunderhåll mm.



Gården där Arvid hade sin hemvist från 1965

1965 var också året då "Gullmar VII" byggdes. Det innebar mycket resande då båten byggdes i Östhammar. Slutligen fick båten sin hemmahamn i Nyköping.



2 gästar under upplärning på Gullmar VI

"Gullmar VII" var i mina ögon äntligen en fin familjebåt, även om inredningen påminde lite om en verkstad. Under denna tid ägnade sig Arvid åt att finna nya goda lösningar för att nå bästa och säkraste seglingsegenskaper i en båt.



Gullmar

Sista minnesvärda turen år 1974 med "Gullmar VII" var även mina barn med en vecka till Askersund med uppehåll vid Stendörren. Där fixade min dotter Lotta ett segel till jollen och Arvid blev något orolig att ungarna skulle blåsa till havs.



Familjealbum med bilder av Gullmar VIII vid Åkersberga 1975

Några år därefter sålde Arvid "Gullmar VII" och en ny "Gullmar VIII" kom. Det var en mindre Sveakryssare. Den var inte i trä, utan troligtvis i glasfiber, det var i varje fall ett nytt experiment. Men "Gullmar VIII" blev nog sista båten han hade då Arvids hälsa sviktade.

Arvid var också en skicklig fotograf. Han framkallade sina bilder själv. Minns när jag fick en Leicakamera, en av de första. Jag fotade mina hundar i olika miljöer, men Arvid såg inte hunden utan kommenterade den tekniska kvalitén: "Du skulle använt ett annat filter". Han ansåg att vem som helst kunde ta bilder i färg, men fotokonsten låg i svart/vitt. Han var mycket road av porträttfotografering av människor och hundar.



Skadad bild tyvärr. Men hunden var ett favoritobjekt för fotografen Arvid

Arvid var en god kock med krav på sunda råvaror, man såg också mycket av hans tekniska syn på hur köket var utformat.

Några slutord om Arvid som far, kappseglare, båtkonstruktör och människa.

Han var en god sportsman och skicklig båtkonstruktör, där han lade stor vikt vid säkerhet. Han hade en fantastisk förmåga att utnyttja de naturliga förutsättningarna, då menar jag att han såg och läste vind, väder och havet med en sådan känsla och kunskap att man alltid kände sig trygg ombord.



Arvid vid arbetsbänken på gården. Hjälper min moster Maud att fixa hennes bil

Familjeseglatserna uppskattade han mycket men som jag minns var det alltid kul att hitta någon ny hamn i skärgården, helst allena, men mera segling än hamnliv. Varje stund under segling dominerades av att utnyttja vindar och båtens förutsättningar på bästa vis. Kanske lite jobbigt sett med tonårsögon, men när jag ser tillbaka tänker jag på allt jag fått lära mig med stor tacksamhet. Sina sista år tillbringade han på gården i lugn hemmiljö. Han hade enkla vanor, var inte speciellt road av glamour och fester. Han hade ju som yngre haft ett stort umgänge med båtfolk, kunder och skärgårdsträffar.



Arvid trivdes även med bondelivet

Ett stort problem var att hans syn var mycket nedsatt men han klarade sig bra och bibehöll sitt skarpa intellekt.

Anne Bünsow

Ithaka och längtan hem till äventyret

av Peter Sivam

Drömmen om en Laurinkoster

Jag hade en gång en stjärnbåt och seglade i stort sett dagligen under sommarhalvåret, vilket var lätt gjort då båtklubben låg mindre än tio minuters promenad från hemmet. Det var på den tiden då alla sjösatte den första helgen i maj. Torrsättningen skedde mangrant den första helgen i oktober. Få hade då kunnat drömma om hur vanligt det en dag skulle bli att ligga kvar i vattnet över vintern. Som jag nu minns det hade seglingen nått en slags höjdpunkt i Sverige under den här tiden. Göran Cederström hade nyligen seglat ensam jorden runt som förste svensk, i sin Tua-Tua, en L28 i glasfiber. Detta kunde man läsa mer om i boken *Från hav till hav*, vilken naturligtvis ingick i den omfattande nautiska delen av familjens bibliotek. Där hittade jag också skildringar av Sven Lundin och hans seglatser med Bris, som bland annat förde honom till vulkanön Tristan da Cunha. Jag minns att jag också att jag med stor fascination läste om Lars Wallgren och hans deltagande i OSTAR-racet med L28an Swedelady under ungefärligen

samma period. Detta gjorde sammantaget djupa intryck på mig och gav upphov till stora drömmar om långfärdsseglingar som naturligtvis skulle företas i en Laurinkoster, vars linjer på något sätt hade förhäxat mig. Jag kunde ibland bli stående i stum beundran framför någon av trälaurinarna som låg i närheten.

De följande åren ägnades åt förberedelser inför den tänkta långseglingen, samtidigt som jag började högstadiet. Jag läste navigation och tog skepparexamen. Därefter fortsatte jag med en kurs i astronomisk navigation. Samtidigt blev det allt längre turer i min stjärnbåt, i både Mälaren och Stockholms skärgård, ibland med vänner men oftast ensam. Jag seglade också så ofta jag kunde på andra, större båtar, för att bredda mig.

Jag hade en mycket god mentor i min styvfar, Sture, som härstammade ur en seglarsläkt från norrlandskusten. Han berättade ofta om sin far som ingick i en barnaskara på över tio barn och hur dessa seglade en enorm skärgårdskryssare, utan vuxen närvaro ombord. Eftersom de äldsta barnen var i övre tonåren och de yngsta bara knattar på några år hände det att Stures farmor och farfar fick svara på frågor från oroliga vittnen. Stures farmor ska då ha svarat: ”Om Herren bevarar våra barn på land så gör Han det också på sjön!” Denna devis tycks ha genomsyrat Stures inställning till segling och jag blev ofta uppmanad att ge mig ut och segla just när det började blåsa upp – för att jag skulle vänja mig vid att segla i hårda och byiga vindar. Och visst gjorde jag väl det i viss mån, trots klubbmedlemmarnas förskräckta

miner. Men inte helt utan incidenter, som när bominfästningen lossnade från masten en höstkväll under Västerbron. Tanken bakom denna filosofi var ju att dessa utfärder skulle träna förmågan att improvisera och lösa hastigt uppkomna problem, ensam och under tidspress.

Tiden utan båt

Någonstans och någon gång efter värnplikten kom andra delar av livet emellan mig och seglingen. Mina studier förde mig långt bort från Sverige – och framför allt långt bort från havet. När jag många år senare återvände till Sverige fördes jag till Lund i Skåne genom arbetet. Då hade jag blivit något av en fåtöljseglare så till vida att jag fortfarande läste om segling och försökte hålla mig ajour med vad som hände inom seglingen, i synnerhet vad gäller Sven Yrvinds projekt. Men jag seglade alltså nästan ingenting.

Ithaka – och vägen tillbaka

Tanken på att skaffa båt i Skåne föresvävade mig aldrig. Tills dagen då min gode vän Magnus Reslow, ensamseglare och livskonstnär, berättade om en L32a som stod som övergiven på en marina i närheten av honom. Magnus var då i färd med att förbereda sig inför en seglats som skulle föra honom jorden runt, solo och nonstop. Jag försökte på olika sätt hjälpa honom i detta.

En L32a? Det var ju min barndoms drömbåt – och det visste ju Magnus. Men att skaffa båt nu? Skulle det ens finnas tid för det i mitt redan överbelamrade schema? Vi kunde ju titta på den i alla fall. Sagt och gjort.



Och där låg den, på land. Ingen visste med säkerhet sedan hur länge. Jag fick reda på att den tidigare ägaren numera seglade på det åttonde havet och att de efterlevande ville bli av med båten omgående. Det hade till och med talats om skrotning.

Skrotning! Båten framför mig var ganska illa åtgången av tidens tand. Men att skrota den? Aldrig! Efter ett snabbt möte skrev vi under ett köpeavtal och jag och min fru hade därmed blivit ägare en riktig ”fixer upper”. Det växte mossa och alger över stora delar av båten. På däck hade måsar häckat, i flera generationer att döma av hur det såg ut. Pulpit och pushpit hängde löst. Vinschfästet på babords sida var sprucket och båten saknade dessutom både propeller

och propelleraxel efter den incident som fört henne upp på land, ett antal år tidigare. Att göra-listan var egentligen betydligt längre än så.



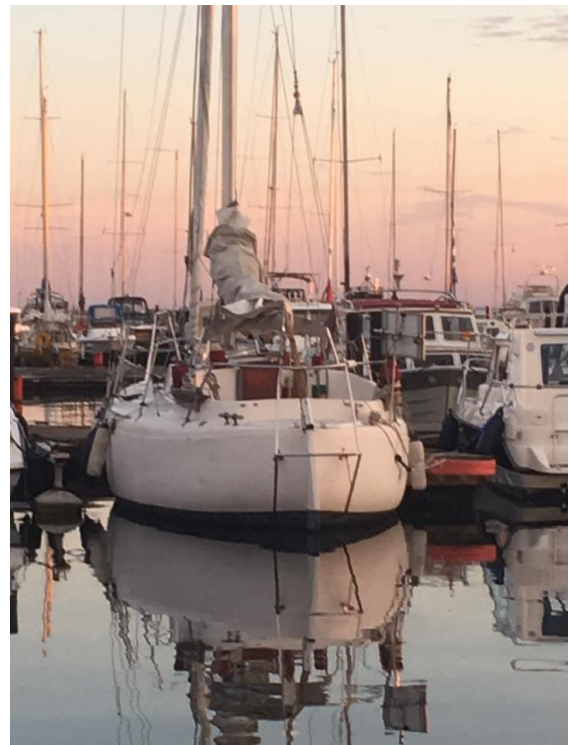
Det blev något av ett expressprojekt – att få båten i ett skick som kunde möjliggöra en transport till den väntande båtplatsen i Lomma. Hela familjen kom att ägna varje ledig stund till att bocka av de viktigaste punkterna på listan. Som tur var hade vi även hjälp av min svärfar som för tillfället befann sig i Sverige. Det visade sig att han hade en ordentlig erfarenhet av Penta-motorer som tidigare användes ganska flitigt i bland annat gruvor i Kinas nordligaste provins, Heilongjiang, på gränsen till Ryssland. Även min äldste son, Sebastian, var på besök från Tromsö i Norge och råkade då befinna sig här hemma i Sverige. Redo att hjälpa till med detta projekt.



Under ett par månader tid tog vi itu med bland annat bränsletanken som var svårt angripen av dieselbakterier. Vi åtgärdade motorn med generator och delar av elsystemet. Vi monterade om pushpit och pulpit och installerade ett nytt peke. Vi åtgärdade opålitliga genomföringar genom att helt enkelt plasta igen hålen i skrovet. Bland det sista som gjordes var montering av propelleraxel med tillhörande propeller. Naturligtvis genomgick båten en grundlig rengöring från för till akter, med efterföljande vaxning, och såg till slut riktigt fin ut.



Riggen var i ganska gott skick. Riggwiren såg ut att ha varit relativt ny då båten hamnade i sin törnrosasömn och lämnades därför utan åtgärd för tillfället. Däremot valde jag att skära in ett flertal nya fall och installera en ny topplanterna.



Sjösättningen och den följande jungfrufärden gick utmärkt, även om det rådde en viss osäkerhet kring hur motorn skulle fungera i längden.

Nu, drygt två år senare, är vi mycket nöjda med båten, som vi valt att kalla Ithaka av olika anledningar. Vi har begränsat våra seglingar till närområdet på grund av att motorn (en MD11c från 1975) visat sig vara ganska lynnig. I skrivande stund ligger Ithaka i vintervila i Höganäs, väntande på ett välbehövligt motorbyte.



Vi har också hunnit med att ta reda på mer om Ithakas bakgrund. Hon byggdes 1973 på Jansson båtvarv i Fjällbacka av bland andra Bror Jansson och hans son Urban, som den sista av sammanlagt sex L32or av modell MK2 som byggdes där under åren 1972-73. Vid ett samtal med Urban Jansson visade det sig att familjen Jansson faktiskt byggde denna sista båt till sig

själva och valde till exempel att göra ståhöjden i salongen något högre än vanligt då de alla är ganska långa. Den hade ursprungligen ingen inombordsmotor, utan bara en mindre utombordare. Pentan hade alltså installerats senare, efter bränsletanken, vilket förklarar de problem vi hade när vi skulle få ut tanken för rengöring!

Efter motorbytet i vinter har vi tänkt att installera mulltoa och vindroder, måla om salongen och göra en del sömnadsarbeten som nya överdrag till dynorna och kanske också en stackpack till storseglet. Småningom ska vi också installera AIS.

De yngsta döttrarna, Mimmi och Memma, har så smått börjat vänja sig vid den gungande båten, så vi tänkte vi inte röra oss för långt bort från hemmahamnen i sommar, i alla fall inte längre bort än Bohuslän och Fjällbacka.



Senare hägrar Medelhavet, och kanske de atlantiska öarna och Karibien. Och ännu lite längre bort i tiden väntar naturligtvis Söderhavet.



Peter Sivam

Budgetlångfärdsseglaren Magnus Reslow med L32:a "Dhokus"

Många seglare har säkerligen hört talas om Magnus Reslow, "Världsmästaren i budgetsegling" efter en intervju i gästbloggen "Svenska långfärdsseglare"

Tack vare Peter talade jag någon timme senare med Magnus, som köpt sig en L32:a våren 2019.

- Kan börja med att Peter och jag är bästa vänner efter ett föredrag jag höll på Bishops Arms i Malmö 1:a februari 2016. Senare tipsade jag honom om en L32:a som hotades att skrotas. Han köpte den. Tidigare ägare Jan Dressel kände jag i mer än 30 år. Peter är en person man kan lita på alltid 100%. Jag brukade ta hand om hans hus när han åkte till Kina för att hälsa på vänner och familj. Jag har bott på mina båtar sedan 1981. Med korta uppehåll när jag hyrt hus i Grekland eller när jag bodde hos min mor efter ett skeppsbrott söder om Italien. Skriver mer sen! Mvh Magnus
- Före Laurinaren seglade jag Havsfidra 20, en liten men mycket säker båt, men jag har också haft en Hurley 18, Sunwind 20 och även en Marieholm 20.

Varför valde du just en Laurinkoster och vad hette båten från början?

- Laurinare är så vackra! Jag döpte om båten från "Corona AQ" till

”Dhokus”. Angående Laurinare utanför Sverige kände jag en som seglade en 28:a till Alaska och en kompis seglade till Västindien i sin L28a ”Akka”. Han sålde den till en amerikansk kvinna som skulle segla Jorden runt. Det ligger ett par övergivna L28:or i Limhamn. Lite tråkigt. Förra året räddade jag en 22:a från skroten här i Las Palmas och gav bort den till en kompis. Det var 5 byggda L22:or och min var nr 1.

- Just nu lackar jag sittbrunnen! Skall göra Dhokus riktigt fin. Efter 3 månader med vulkanutbrott har den nu lugnat ner sig och avstannat.



"DHOKUS" MED NYTT STORSEGEL.

Magnus Reslow har en alldeles egen minimalistisk livsstil, utan pengar, med två symaskiner ombord försörjer han sig som segelmakare, och har gjort detta i 30 år. Runt Medelhavet de flesta åren, men även i Atlanten särskilt de senaste 5 åren. På väg hem mot Landskrona, strax utanför

Azorerna fick han problem och tvingades vända om till Las Palmas. Men det tog lång tid att ta sig tillbaka.

- 3 segel skörades i moderata vindar. 12-15 m/s i en by! Då vände jag söder om Azorerna tillbaka till Canaries.
- Det blev 11 dygn, 110 sjömil/dygn att ta sig tillbaka till Las Palmas.

Han hade turen enl. egen utsago att få tag på bra begagnade segel som han sydde om. Men i talade stund 22 december var han fast med båtreparationer i hamnen på Las Palmas. Vulkanen var nu lugn och han var i stånd med att fernissa däck.

Kathryn i samtal med Magnus Reslow

Medlemskap i Laurinkostersällskapet.

Vill du bli medlem?

Årsavgift 150 kr betalas till plusgiro 4683575-7.

Påminnelse om betalning!

LAURINKOSTERSÄLLSKAPET

Protokoll vid årsmöte den 20 november 2021 kl. 1300, hållit i Södergården, Götgatan 37, Stockholm; samt via Google Meet

Deltagare: Lissy och Håkan Lundgren, Roland Andersson, Sven-Olof Lundberg, Per Lindberg, Heléne och Jan Elfstedt, Inga-Britt och Bo Jernberg Bolk, Anders Skogvard, Fredrik Ekström, Lars Bergman; samt on-line Kathryn och Torkel Arnborg, Henrik Smitterberg.

§ 1 Sällskapets ordförande Håkan Lundgren hälsade alla välkomna. Därefter förrättades val av mötespresidium; till mötesordförande valdes Håkan Lundgren, till mötessekreterare Lars Bergman samt till protokolljusterare Per Lindberg och Sven-Olof Lundberg.

§ 2 Enligt stadgarna skall kallelse till årsmötet utgå senast 14 dagar innan. Mötet godkände att det var kallat i behörig ordning.

§ 3 Dagordningen godkändes.

§ 4 Styrelsens verksamhetsberättelse och räkenskaper föredrogs av Håkan Lundgren. Ingående saldo 8 139,26 kr, utgående saldo 10 840,36 kr; årets resultat 2 701,10 kr. Sällskapet består av 58 medlemmar varav 4 hedersmedlemmar. Mötet godkände verksamhetsberättelsen och fastställde räkenskaperna. Årsmötet beslutade om oförändrad medlemsavgift, 150 kr, för kommande verksamhetsår.

§ 5 Årsmötet beslöt att ge styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret.

§ 6 Till styrelse valdes:

Sekreterare	Heléne Elfstedt	nyval 2 år
Bladet-redaktör	Kathryn Arnborg	omval 1 år
Webb-redaktör	Anders Green	omval 1 år

Ordförande Håkan Lundgren och kassör Roland Andersson har 1 år kvar av sina förordnanden.

§ 7 Till valberedning valdes:	Torkel Arnborg	omval 1 år
	Henrik Smitterberg	omval 1 år

För valberedningens kännedom framfördes att ordföranden och Bladet-redaktören kan ställa sina platser till förfogande vid nästa årsmöte.

§ 8 Inga skrivelser eller motioner har inkommit.

§ 9 Anders Green fick årsmötets uppdrag att fortsätta med arbetet att överföra hemsidan från Din Studio till WordPress.

Besluts att Håkan beställer 25 dubbelsidiga standertar för 6 062 kr inklusive moms, att försäljas till medlemmar för 242 kr styck.

Ett nytt välkomstblad att ge till potentiella medlemmar har tagits fram.

Mötesdatum för kommande verksamhetsår, 2022:

Vinterträff	5 mars
Vårträff, Norrviken	11-12 juni preliminärt
Höstträff, Finnhamn	3-4 september
Årsmöte	19 november

Båttträffarna i Norrviken respektive Finnhamn kan komma att äga rum även på andra platser.

§ 10 Mötet avslutades kl. 1350.

Därefter berättade Bo Jernberg Bolk och Sven-Olof Lundberg om hur de på 1970-talet själva byggde sina båtar, L31 respektive L32. Två trevliga föredrag med bilder om mångårigt arbete.

Vid protokollet:

Lars Bergman

Justeras:

Håkan Lundgren

Sven-Olof Lundberg

Per Lindberg

Med Miss My jorden runt

Etapp 22: Darwin till Cocos Keeling

Darwin-Bali

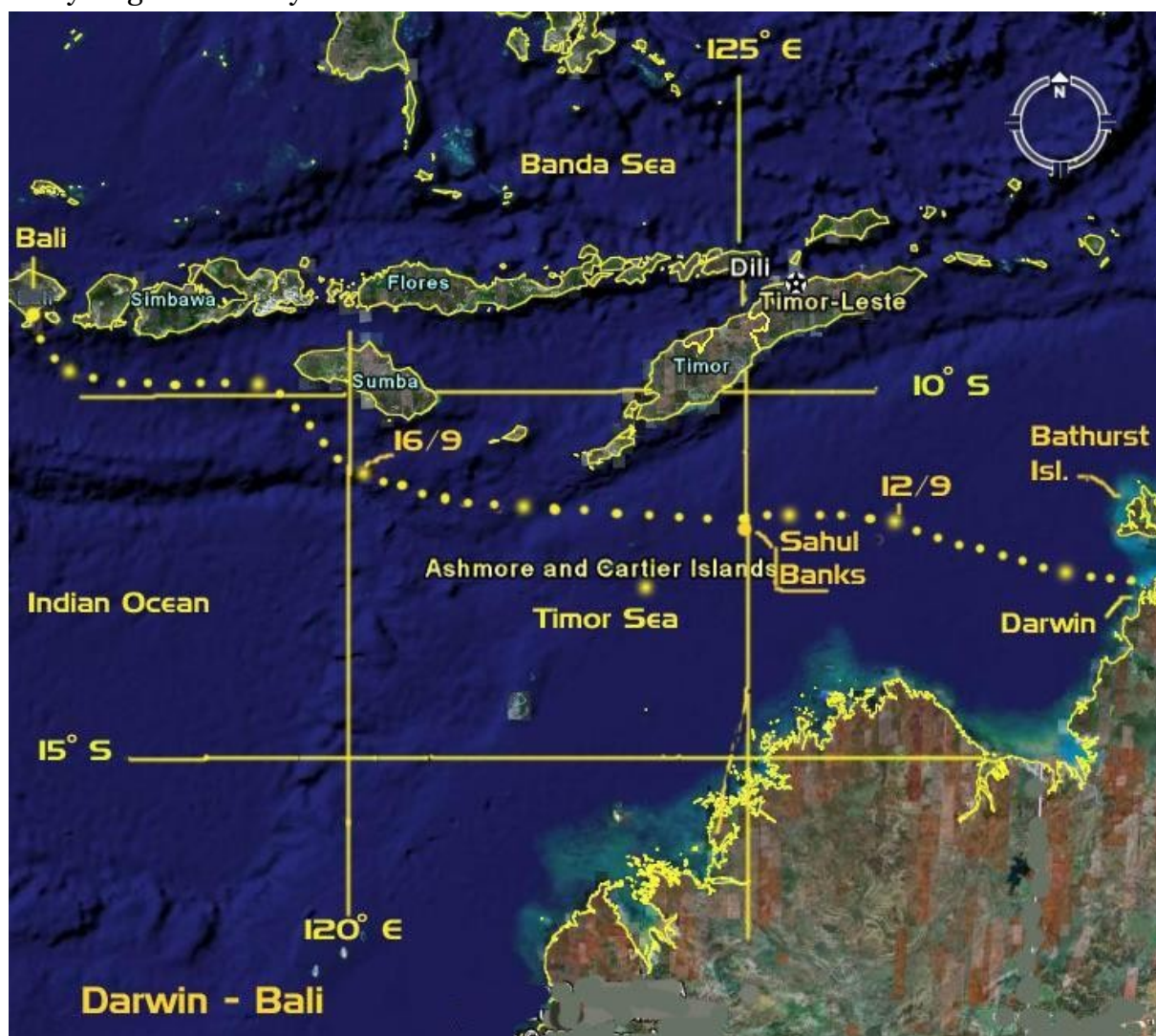
Det är torsdag eftermiddag 10 september och vi har lämnat Darwin. Dock inte Australien eftersom vi avser besöka både Christmas Island och Cocos Keeling ute i Indiska Oceanen - och som tillhör Australien. Nu är emellertid Bali nästa anhalt - en dryg vecka framöver.

Torsdagens pannkakor är klara strax efter solnedgången. Det är Olofs första pannkaksbak och av resultatet att döma blir det inte det sista! Den australiska ärtsoppan är dock inget vi hurrar för.

Vi har en annan segelbåt snett framåt babord, vilket kräver extra uppmärksamhet i mörkret. Eftermiddagens sjöbris har på kvällen svängt över till en sydvästlig bris på 10 knop – precis bidevind. Det är till och med svårt att hålla avsedd kurs 278° .

Radiotiden hemåt är 21.30 lokal tid – och jag har en hyfsad kontakt med Börje och Len – även om de bitvis är kraftigt störda. Vädret hemma är mulet med regnskurar och $+13^\circ$. Hösten kryper närmare på de breddgraderna.

Vi seglar förbi den andra båten vid 22-tiden. Vinden hårdnar till ute i Timor Sea och vi byter genua till kryssflock.



Andra dagen från Darwin innebär svag nordostvind och motorgång kombinerad med segling – inte helt obekant förhållande. Vi har "QSO" med Roger – det vanliga "rundsnavet", som Olof får inleda. En stund senare drar Olof upp sin första fisk – en fin makrill, lagom stor för en rejäl middag. Han är dock inte så pigg på att rensa den – men lovar att klara anrättningen.

Middagsposition: S 12° 07' / E 129° 15'. 94,2 sjömil från Darwin.

Radiokontakten hemåt går nu allt bättre. Det är ett angenämt avbrott i den annars lite enahanda tillvaron under de långa etapperna. Både Börje och Len hänger flitigt med. Jag får veta att Birgit åker till "Kivimäki" (Stenkulla) i Sorunda under helgen för att plocka körsbär hos Birgitta och Sixten Clarholm.

Lördagen innebär fortsatt motorgång – vindstilla och avtagande dyning. Vi ser en stor båt i söder och får påhälsning av ett gäng delfiner. Sysselsättning: korsord och "radiokör". Jag är ju mest intresserad av att hålla kontakten öppen med mina "huvudstationer" – men min anropssignal (SMØDUQ/MM), som innebär Marin Mobil, "drar till sig" många anrop, vilket ibland kan bli lite väl mycket. Idag har jag ett par trevliga svenska kontakter utöver "de vanliga" – det är skåningarna Bengt i Tomelilla och Enar i Klippan. Enar påminner om att vi 1976 hade ett QSO, då jag var i Korea. Han är bekant med "Perken" Widmark, chef på F 5 i Ljungbyhed, och han lovar att vidarebefordra en hälsning.

Söndag 13 september passerar en svag kallfront på morgonen. Den ger en smula vind från syd – men inte mycket att segla på. Vi "brassar" klockan 1,5 timmar – lokaltiden är nu GMT+8.

Olof tränar middagshöjd med sextanten och får vår middagsposition ("gamla" tiden) till: S 11° 47' / E 126° 22'. Det avviker med fyra sjömil från satnaven – och är fullt godkänt. Dygnsdistansten är bara 72 sjömil – men vi går med lågt varvtal för att spara soppa.

På natten till måndag ser vi ett rödaktigt ljussken i söder – det kan möjligen komma från en oljeplattform. På morgonen har vi 600 sjömil kvar till Bali och fortfarande vindlöst tillstånd. Om det fortsätter så här ser det ut som om vi skulle anlända till Bali på söndag. Det är problem med att komma in på helger – vissa myndigheter finner då anledning till att kräva "overtidsersättning". Vi hjälps åt att baka chokladkaka – bra resultat!

Det mulnar på eftermiddagen – cumulusartade moln – och en smula vind. Kanske börjar vi åter komma in i passaden... Radio igen – Börje, Lennart och Pelle är med och hälsningar utväxlas kors och tvärs. Roger har problem att nå SM-landet (Sverige), så vi vidarebefordrar hälsningar till hans föräldrar.

Det blir snabbt mörkt på kvällen – solen står ju "på örona" mot horisonten här i tropikerna. Månen är i nedan och dyker upp allt senare på natten. Vi ser en fyr söder om oss – det är "Fantome Rock", som finns på sjökortet men har ingen utmärkning för vare sig fyr eller lysboj. Hur som helst så blinkar den... Vi lämnar nu Timor Sea och går ut på Indiska Oceanen. Det enda vi märker är att djupsiffrorna på sjökortet ökar hastigt efter det vi passerat Sahul Banks söder om Timor.

Tisdagen 15 september. Vinden återkommer på natten och vi kan segla med dubbla genuor. Vi passerar halvvägs mellan Darwin och Bali 25 sjömil utanför ön Roti, som

vi dock inte ser. Middagsposition: S 11° 18' / E 122° 38' och en dygnsetapp av 114 sjömil.

Jag sover över radiotiden – men när jag vaknar är Pelle kvar på frekvensen och även Börje dyker upp. Birgit har kollat angående behov av malariaskydd för Bali – och det bör man ta... Jag har även en pratstund med Björn på "Born Free", som jag hört talas om. Han befinner sig nu på norra Borneo – och verifierar möjligheten att gå in till Benoa på Bali för tankning etc. Man måste dock betala för minimum 10.000 liter vatten!!

Onsdagen kommer med friskande passad – vi gör 5 á 6 knop. Vi kan höra balinesisk rundradio – med reklamslag precis som i Australien. Så börjar vi ta malariatabletter – jag skall ta 2 x 2 per vecka och Olof 2 x 1 enligt preskriptionen. Det är ju inte lång tid kvar till Bali, så vi får väl se om det hinner göra verkan.

Jag har börjat plugga indonesiska. Nå, det inskränker sig till räkneorden än så länge. *Satu, dua, tiga, empat, lima, enam, tujuh...* Jag skall också försöka skriva några brev före Bali. Olof har redan börjat skriva – men han skriver smått och mycket, så han behöver god tid på sig.



Vinden avtar på natten till torsdag. Lady Rosi ligger 75 sjömil före oss – och Roger förtäljer att de har stiltje och motorgång. De beräknar angöra Bali imorgon bittida. Skall bli intressant att höra hur de blir mottagna. Vi kan dock inte hinna fram före mörkningen – men det bör gå bra att gå in i Benoa om vädret är lugnt.

Vid middagstid är vi också inne i stiltjebältet – och det blir åter dags för Yanmar att jobba. Torsdagsmiddag – vi tar lite corned beef i den australiska ärtsoppan. Det gör den acceptabel.

Dagens radiokör är lyckat. Börje meddelar att Birgit längtar tillbaka till sjölivet – förståeligt eftersom det börjar bli nattfrost ända nere i Mälardalen. Henrys väderrapport för Darwin säger: Varmt, fuktigt, mulet.

Freddag morgon kommer med krabb sjö och skumpig framfart. Det är troligen tidvattenströmmarna som rör till det – vågorna motsvarar inte den svaga vinden. Roger rapporterar att de under natten haft kraftig ström med "overfalls" och blivit satta söderut. De har 15 sjömil kvar nu på morgonen.

Vi tar det lugnt under fredagen - vi hinner ändå inte fram förrän lördag morgon. Vi passerar ett par extremt skumpiga områden – troligen de Roger talade om.

Lördag 19 september. På efternatten ser vi fyrar och ljus från Bali. Efter hand får vi en kraftig sydgående ström och vi står praktiskt taget still ett par timmar. Satnaven ger dåliga värden, så radiopejlen får komma till heders igen. Närmare land möter vi massor av små seglande fiskekanoter. En lustig syn – de far fram som färggranna fjärilar över havet. Klockan 07.50 kommer vi in till Benoa och ankrar nära Lady Rosi. Roger och Siw är lite överraskade över att vi kommer så tidigt.



Ladyn är inte inklarerad, så Roger och jag jollar iland. Där blir vi "omhändertagna" av en ung man vid namn Madi. Han lotsar oss till fem olika myndigheter på sju olika platser för att utverka uppehållstillstånd för några dagar. Först till "Harbour Master" – mycket papper men inga problem. Härnäst kommer turen till karantänsmyndigheten – det går också lättvindigt. Sedan blir det immigration – och nu börjar det bli lite trassligt. Killen där begär 175 US \$ av oss var i mutor. Vi erbjuder 125 \$ - men får nobben. Jag tycker det är oförsämligt att han skall tjäna så mycket på oss. Nej, säger han, jag tjänar inte mycket – det mesta går till min chef – och han har också en chef! Vi ber att få återkomma och går till "Navy" för "Security Clearance". Där finns en underhuggare, som sänder oss till "huvudkontoret" på väg mot Denpasar - den intilliggande staden. Där får vi tillstånd att stanna fem dagar – men officeren vill ha 25 \$ av oss var för att vi skall få stanna ytterligare ett par dagar.

Slutligen är det immigrations huvudkontor i Denpasar. Nu är det OK med 125 \$ - men vi vill ha hela paketslösningen för en vecka – inklusive "Navys" mutor. Det blir segdragna förhandlingar – men de anser sig inte ha mandat att påverka andra myndigheter, så vi får nöja oss med fem dagar, d v s utklarerings på onsdag. Nåväl, det bör ju räcka även till en sightseeingtur inåt ön.

Söndag 20 september. Vi hyr en "bemo" för en tur upp till höglandet Kintamani tillsammans med Järsäters. Kostnad 35.000 Rupies – cirka 140:- SEK för en heldag!

Först stannar vi och ser en Barong-uppvisning. Barong är benämningen på en traditionell dansmask och är också en sorts klassiskt teaterstycke – delvis ganska våldsamt med artister i färggranna dräkter och masker.

Jag köper ett par souvenirer – en dansmask och en "Garuda-figur" – en fågel i indisk mytologi på vars rygg guden Vishnu rider. Den anses allmänt skydda



Lågvatten vid Benoa



Barongdans. Bali



Garuda

mot onda ting. Kanske symboliskt att indonesiska flygbolaget heter Garuda.

Färden går på slingrande vägar upp till Kintamani i höglandet i nordväst, där det finns en stor vacker kratersjö. Vi äter lunch där på ett flott ställe och bjuder också vår chaufför och hans 18-årige "little brother", som är med som guide.

Vi hinner också med ett besök på en av de många tempelplatser som finns spridda över Bali. Platsen heter Sangeh och det religiösa har fått ge efter för det kommersiella. "Uppvaktningen" av allehanda försäljare är enorm – vi har inte varit med om något tillnärmelsevis liknande tidigare. Ett och annat "fynd" kan nog göras och prutning hör till ordningen. Man får emellertid se upp så att inte väskor eller annat "försvinner".

Intill templet finns en "monkey forest" med en massa babianliknande apor. De tigger jordnötter, som påpassligt säljs på platsen. De är dessutom kvicka och tjuvaktiga. Siw, som ser lite dåligt, behåller glasögonen på – och vips är en liten apa framme och snor dem. Vår chaufför är också kvick och lyckas återerövra glasögonen. En annan apa klättrar på mig – och är tydligen inte belåten med vad som bjuds – plötsligt biter den mig i armen så att det blir ett litet blödande sår. En dam i en kiosk intill kommer ut med "Mercomina" – en röd kvicksilverlösning – och plåster. Hon förklarar: "no rabies, no rabies". Det verkar som om det inträffade inte är helt ovanligt.

Bali är mycket vackert – men med en våldsam trafik på de smala vägarna. Det är en gåta hur alla vespaåkare klarar sig. Nå – det gör de väl inte heller, även om vi inte ser några olyckor.

Så är det måndag 21 september – och Olof fyller 20 år. Det blir lite uppvaktning på morgonen – en bok och det kommer ett gratulationstelegram på amatörradion från Henry och Ruth i Darwin. Vi bjuds över till Lady Rosi för födelsedagsfika.

Olof och jag åker in till Denpasar för proviantering. Vi finner det mesta ganska dyrt – men misstänker att det sker ett "turistpåslag" när tillfälle ges. Vi köper diesel för 1.20 kronor /litern – vilket vi inte kan pruta på.

Hamnkaptenen bjuder hem oss till ett annat firande – det är 5-årsdagen efter en betydelsefull släktings bortgång. Det är minsann ingen sorgeshögtid – tjo och tjim och tuppäckning! Det satsas friskt på de olika tupparna – även vi hänger med. "Vår" tupp vinner – men vi skänker priset till värdfamiljen. Vilket troligen förväntades.

Tisdagen blir arbetsdag – det är alltid något som måste fixas till före en lång etapp. Kompletterar med bensin (två kronor/liter) och 75 liter vatten. Som tur är hade Björn på "Born Free" fel – jag behöver inte betala för 10.000 liter!



Kintamani. Kratersjö



Bäst passa väskan!

Radioförbindelsen hemåt fungerar bra. Börje kommer med en lång berättelse om hur sårig och ledbruten han är efter att ha jobbat på båtklubben. Jag är ju tvungen att bräcka av honom med att berätta om att jag blivit överfallen och biten av en apa – och det blir nog lite värre än det var i verkligheten.

Onsdag 23 september – och dags för vidare färd mot Christmas Island. Utklareringsproceduren är något enklare än när vi kom till Bali. Det börjar dock hos immigration. Enda problemet är att jag får vänta 40 minuter innan "min" man behagar dyka upp. Sedan går det snabbt. Så till tullkontor och hamnkaptenen. Med den senare pratas det lite tuppfäktning – och han önskar oss god tur. Tullen vill titta närmare på Miss My och två gubbar kommer ut. De snokar runt lite – varför förstår vi inte. Det verkar som om de tycker det är skoj. Så skall allt vara klart för avgång.

Trodde jag – för när vi just skall hiva upp ankaret kommer killen från "Navy" – alltså "security" – ut i en motorbåt och ser förnärmad ut. Vi hade ju inte klarerat ut hos honom! På immigration hade jag fått beskedet att det inte behövs – jag hade heller inte fått något exemplar av utklaringspapperet för honom. Nu måste jag följa med in på hans kontor – och han får kopiera ett annat papper. Då kryper det fram att han fått reda på att jag gett hamnkaptenen en flygvapnets cigarrettändare som "souvenir". Som tur är har jag med en likadan tändare i portföljen, som han får. Han blir glad och innan vi skiljs åt – som bästa vänner – visar han stolt sin moped. På tanken sitter det flygvapenmärke han fick när vi kom till Benoa.

Bali-Christmas Island

Klockan 15.30 är vi så klara för avgång – cirka en timma efter "Ladyn". Besöket på Bali kostade ju en del – men vi tycker det varit väl värt både besvär och kostnader. Vi har blivit hyggligt – och oftast vänligt – bemötta. Även om byråkratin är överväldigande hade jag trott det skulle vara ännu värre.

Vi har medström och en svag sydostvind när vi styr ut på kurs 250° mot Christmas Island – cirka 600 sjömil borta i Indiska Oceanen. Det är motorgång som gäller – hela natten och torsdag förmiddag. Konstaterar att det är tre månader kvar till julafton – ungefär samma tid som vi har seglat från Caboolture. Skulle tro att vi får fira jul på Indiska Oceanen!

Jag experimenterar lite med kortvågsantennerna. När vi seglar är det en vertikal antenn som gäller – och i hamn brukar jag använda en dipol. Den har varit "knackig" ett tag, så jag löder ihop en skarv och prövar båda nu när vi motrar och dipolen inte är i vägen för seglen. Inte helt oväntat blir det lite mera "mos" ut med dipolantennen. Det konstaterar en svensk i Malaysia – Per/9M2FA – som jobbar för Ericsson där. Han har bott granne med Henry i Darwin – och båda är nu igång på amatörbandet. Vi hör inget från grabbarna hemma i "SM-landet" – bandet är tydligen stängt åt det hållet idag.

Det är rikt liv i havet – många delfiner hälsar på – och Olof ser sin första haj. Vi ger oss inte tid att stanna och bada! Passaden börjar göra sig märkbar och vi kan börja segla på eftermiddagen.

Fredag 25 september. Vi har lugn och finn segling hela natten – inga andra fartyg syns till, så vi kan "slappa" på nattpassen. Nåja – inte helt konstaterar vi – på morgonen passerar vi en stor rostig trålare, som ligger still med en boj som markering i närheten. Det låg en massa liknande rosthögar i Benoa – och vi ser ingen verksamhet ombord på den här. Roger på Lady Rosi meddelar att de fått svänga undan för en liknande. Under dagen ökar passaden till frisk.

Middagspositionen för fredagen är: S $9^{\circ} 32'$ / E $111^{\circ} 54'$ och dygnsetappen är 122 sjömil.



Lördag 26 september. På natten ser vi ett underligt fenomen. Hela havet är ljus – liksom självlysande av fluorescens. Horisonten bildar en skarp gräns och himlen ovanför är alldeles mörk. Det brukar ju vara tvärtom – nu känns det som att segla upp och ner. Delfiner kilar kors och tvärs runt och under båten – de syns tydligt som mörka torpeder och de lämnar en svans av mareld efter sig. Vi sitter länge och beundrar synen.

Batteriet för "ordinarie" strömförsörjning börjar troligen bli dåligt – det kräver laddning flera timmar per dygn. Jag byter mot startbatteriet, som inte används så mycket. Middagspositionen är: S $9^{\circ} 42'$ / E $109^{\circ} 35'$ och dygnsetappen 135 sjömil.

Vi ser en val drygt 100 meter söder om oss – den är på väg kontrakurs. Den blåser några gånger innan den vänder upp stjärtfenan och dyker. Det är en stor bamse – men vi kan inte avgöra vilken sort.

Nyheter från hemifrån informerar om att Len äntligen skall börja jobba med antennmasten. Börje skall ta upp båten imorgon, det regnar och är $+10^{\circ}$.

Det börjar bli ganska gropigt framåt kvällen. Jag gräddar pannkakor – men har ingen matlust när de är klara.

Söndagen kommer - och vindmönstret är som de senaste dygna: sydost 3-6 m/s under dagen – tilltagande och vridande mot syd på kvällen och under natten. På

morgonen har Lady Rosi 52 sjömil kvar till "X-mas". De har dåligt med vind och motrar för att hinna fram idag. Själva har vi 120 kvar – lagom för ankomst imorgon bittida.

Jag har satt ihop en liten visa om Olof på melodin "Han hade seglat för om masten..." Jag "sjunger" den med lite gitarrklink för Järsäters – och att döma av reaktionen uppskattas det. Vi hör nu XMJ – radiofyren på X-mas, så vi skall väl inte missa ön.

Det är livligt i och över havet – påhälsning av delfiner givetvis och närmare X-mas många fåglar. Mest ser vi en stor måsliknande svart-vit fågel med blå näbb. Vi får så småningom förklarat att det är "Abbott's Booby" (*Papasula abbotti*). En för Christmas Island endemisk art, som tyvärr är utrotningshotad.

Måndag 28 september. Christmas Island angörs som beräknat – med hjälp av radiopejling och så småningom ljus från ön. Vi går in mot Flying Fish Cove – en bukt på nordsidan och ankrar på korallhyllan cirka 150 meter från stranden strax efter klockan 06.00. För säkerhets skull lägger vi ut båda ankarna. Före oss ligger sex båtar i bukten – bl a Lady Rosi och en norsk galeas som heter Svanhild. De är ganska många ombord – och byter besättning efter ett visst mönster.



Christmas Island ligger som en liten fläck ute i Indiska Oceanen. Ön tillhör ju Australien – men närmaste granne är Java. Större delen av ön är nationalpark – med en mängd arter av både flora och fauna, som inte finns någon annanstans i världen. Det märkligaste djuret är troligen den röda krabban, som finns i en mängd av över 100 miljoner exemplar. Den lever i skogen men vandrar ner till havet för att klara av fortplantningen. Det lär vara en märklig syn med dessa djur som hänsynslöst banar sig fram genom skogen, över vägarna – som måste stängas av – genom trädgårdar och slutligen ner till havet. Tyvärr är det inte "vandringstid" när vi är här – men det finns mycket annat att se – andra stora landkrabbor till exempel.



Christmas Island har en fast befolkning av cirka 1500 personer – en unik blandning av kineser, malajer, kaukasier och australier från fastlandet. Den främsta inkomstkällan har varit brytning och export av fosfat – från guano - spillningen från de mängder av fåglar som finns på ön. Christmas har nyligen fått en egen flagga – utvald i en tävling 1986. Den har ännu inte fått officiell status när vi besöker ön. Den lär dock vara vid öns flygterminal.



Efter ankomsten går vi upp till öns polisstation och anmäler oss. Därefter till immigration – med en massa papper som vanligt – men inga problem och inga mutor! Av den kvinnliga polisen får vi veta att det på eftermiddagen ordnas en guidad tur till öns nationalpark. Vi anmäler oss till turen, som anordnas av nationalparksfolket och är gratis. Det visar sig att det är polisdamen som guidar på turen, som går med 4WD-fordon upp i regnskogen och förbi guanobrytningen. I skogen får vi se de två största landkrabborna som över huvud taget lär finnas – ”Robber Crab” och ”Blue Crab”.



Robber & Blue Landkrabbor

Vårt besök på X-mas varar i fyra dagar. Vi ligger relativt välskyddat för rådande vindar och svall på ”hyllan”. Vad vi förstår så har ön ”gått bakåt” på senaste tiden. Fosfatbrytningen har minskat och kommer troligen att upphöra helt.

Busstrafiken är helt indragen – men det är lätt att få lift. Lucas skriver berömmande i sin handbok om båtklubben. Det som nu erbjuds är möjlighet till dusch samt ett begränsat urval av öl och läsk – om någon klubbmedlem råkar vara där. En ”supermarket” finns med hyfsad sortering – men inte längre så billigt. De flesta varor är dyrare än på australiska fastlandet. Oavsett pris, så laddar vi upp proviant för minst en månad.

Hur skall det nu gå för X-mas i framtiden? De flesta är faktiskt optimister trots allt. Det talas mycket om turistsatsning – det finns ju underlag för att tillfredsställa olika specialintressen – udda djur, bad och dykning mm. Det krävs dock stora investeringar och inte minst hänsyn till den ömtåliga naturen.

En kväll är vi bjudna av Jack och Françoise ombord på en drink på deras ”Sauvage”. Jack är en PAN-AM-pilot stationerad i Västberlin med sin franska fru. Bra jobb tydligen, för de kan vara ute och segla långa tider. Och så flyger de gratis till alla delar av världen.

Norrmännen på Svanhild bärgade en kväll en stor charterbåt från Nya Zeeland. Den hade fått fel på transmissionen och sände nödsignaler när den höll på att driva på land. Norrmännen förväntar sig nu att få en fet bärgarlön!

Jag ringer till Birgit på onsdag eftermiddag – just när hon kommit till jobbet. Allt är bra hemma – men det börjar bli kallt. Jag talar om att vi avser fortsätta mot Cocos Keeling imorgon. Lennart rapporterar att det varit frost nere i Småland på morgonen.

Christmas Island-Cocos Keeling

Fredag 2 oktober. Vi får upp ankarna utan besvär – och lämnar X-mas klockan 07.00. Det har varit ett både ovanligt och intressant besök. Vi kan bara önska dessa avlägsna öbor lycka till med sina framtidsdrömmar.

Vårt nästa mål är ögruppen Cocos Keeling – cirka 530 sjömil västerut. Vi skjuter på med motor så länge vi ligger i vindskugga under ön.

Uppe i nordvästspetsen av X-mas får vi en lustig avskedshälsning. Det är två "abbot-boobys" som visar ett speciellt intresse för VHF-antennen i masttoppen. De gör ett antal utfall och försöker hacka på antennen. De tröttnar efter en stund och återvänder hemåt ön. Vi är lite osäkra om de lyckats skada antenn eller infästningar, så nu är det Olofs tur att äntra masten för en kontroll. Inga märkbara skador.



Boobys kollar antenn

Lördag - söndag förflyter på samma sätt som vi nu vant oss vid – skifte mellan motor och segel. Lady Ros ligger 75 sjömil framför oss och har stiltje under lördagen – det borde ju inte vara svagare vind västerut – men sånt blir man inte klok på...

Söndagspositionen är: S $11^{\circ} 38'$ / E $100^{\circ} 48'$. Det betyder 295 sjömil från X-mas. Bra medelfart med tanke på vinden – jag tror vi har minst $\frac{1}{2}$ knop medström.

Eftermiddagen kommer med ökande vind och cumulusmoln. Till och med några regnstänk! Ett stort bulkfartyg skär vår kurslinje med nordostlig kurs. Jag försöker med anrop på kanal 16. Inget svar. Dålig passning!

Jag får heller inget svar från Börje på "ordinarie" passningstid. Men så får jag kontakt med Kjell/SM5BFC i Grillby. Han dånar in starkt – men så har han också en 6-elements antenn plus slutsteg. Jag får en god rapport från Kjell. Börje blir "väckt" per telefon och jag kan höra honom med svag läsbarhet. Ändå kul – eftersom detta är första SSB-kontakten – alltså på telefoni – med honom.



Olof kollar antenn

Det fortsätter bra under natten till måndag – och när middagspositionen noteras: S $11^{\circ} 52'$ / E $98^{\circ} 6'$ innebär det en dygnsetapp av 158 sjömil. Den bästa sedan starten i Caboolture. Vår anöringspunkt vid Cocos ligger norr om Direction Island och det är 73 sjömil dit. Det betyder definitivt mörkerangöring. Det är nu nästan fullmåne, så det är väl inte helt otänkbart att gå in och ankra i lä av Direction Island – även om det inte blir ända inne i bukten, som är omkransad av korallrev.

På kvällen före angöring har jag en massa radiokontakter. Lady Rosi har anlänt till Direction och ankrat inne i lagunen. Roger är nu med och "lotsar" först på kortvåg SSB – och senare på VHF när vi är nära Cocos. Satnaven stör nu inte så mycket på kortvågen, vilket är ovanligt! Vi får alltså bra lägen av satnav och dessutom från radiofyren på Cocos West Island. Det betyder att vi kommer in precis som planerat. Vi ser också fyren på Directions västspets [Fl(2)8 s]. Den är dock skymd av palmerna i vissa vinklar mot nordost.

Vi får upprepade detaljrapporter från Roger – med goda råd och styrinformation. Bland annat lyser han på palmtopparna med en strålkastare – som vi dock inte ser. Roger hade tagit sig ett par järn och det blir en ganska festlig dialog över radion. Olof jämför det med snacket i ”Tre män i en båt”!

Vi har ett underbart väder – och ett vatten så klart att vi ser botten på 10 meters djup i månskenet. Vi går in i yttre laguner och ankrar utanför Directions inre lagun när klockan är 01.00. Detta är nog det finaste – och roligaste – nattangöring jag varit med om.



Cocos Keeling historia

Ögruppen består av 27 korallöar som omger en stor lagun – 6-7 sjömil i diameter. Gruppen upptäcktes 1609 av Captain William Keeling – därav namnet. Öarna var dock obebodda till första hälften av 1800-talet. År 1836 var HMS Beagle där för att göra mätningar – och ombord fanns en icke helt obekant person – Charles Darwin. Då noterades att en Captain Ross var ”guvernör” och att han som slavar hade ett 70-tal mulatter från ”Cape Of Good Hope”. Det var Captain John Clunies-Ross – en skotte som seglat för Alexander Hare's Company. Hare hade 1826 etablerat en bosättning på Cocos för handel med produkter av kokosnötter. Clunies-Ross, som var med då, återvände med sin familj 1827 för att etablera sig inom samma ”business”.



Båda familjerna gjorde anspråk på ”äganderätten” till ögruppen och förhållandet dem emellan blev allt sämre. Hare ”importerade” slavarbetare främst från Indonesien, men behandlade dem så illa att de flesta flydde över till Clunies-Ross, där de blev bättre behandlade. Hare blev fängslad och för en tid placerad på en liten atoll, som av den anledningen kom att kallas ”Prison Island”. Det sägs att Hare hade 16 hustrur. Om han fick ta med dem till fängelseön berättar inte historien. Hur som helst fick Hare lämna Cocos 1831 – och därefter blev familjen Clunies-Ross ”Kings of the Cocos” i mer än 150 år.

Ögruppen annekterades av United Kingdom 1857. Detta var egentligen ett misstag. Captain Fremantle på HMS Juno hade order att annektera en annan Cocos-grupp – den i Bengalen. Det var tydligen lite si och så med navigeringen – eller kanske läskunnigheten. Han kom alltså till fel plats! Hur som helst – Queen Victoria ”överlät” ögruppen ”för all framtid” till familjen Clunies-Ross – möjligen som en ursäkt för misstaget.

Först 1955 blev ögruppen överförd till att vara Australiskt territorium. Familjen Clunies-Ross har nu – trots drottning Victorias välvillighet – mist sin makt över Cocos. Australiska regeringen ”köpte ut” allt jordägarande från familjen 1978. Senaste ”överhuvudet” för familjen lär bo i Perth – men några yngre ättlingar driver viss transportverksamhet på Cocos.

Befolkningen består nu av en blandning av etniska européer, som bor på West Island och ättlingar till de malayer som importerades som slavarbetare och nu bor på Home Island. De senare åtnjuter en viss form av autonomi – ungefär som aboriginerna på australiska fastlandet.

En speciell händelse i Cocos-Keelings historia tilldrog sig under första världskriget. På Direction Island fanns en militär signalstation. Den tyska lätta kryssaren "SMS Emden" gjorde en raid för att förstöra utrustningen. En grupp sattes iland den 9 november 1914 och förstörde en del av installationen. Australiska kryssaren "HMAS Sydney I" lyckades ingripa och hann upp Emden vid North Keeling Island, där ett sjöslag utkämpades den 14 november. Emden blev svårt skadad och sattes på grund för att inte sjunka. En del överlevande räddades - några flydde upp på ön, där de förmodligen omkom. Detta var australiska flottans första - och förmodligen största - seger.



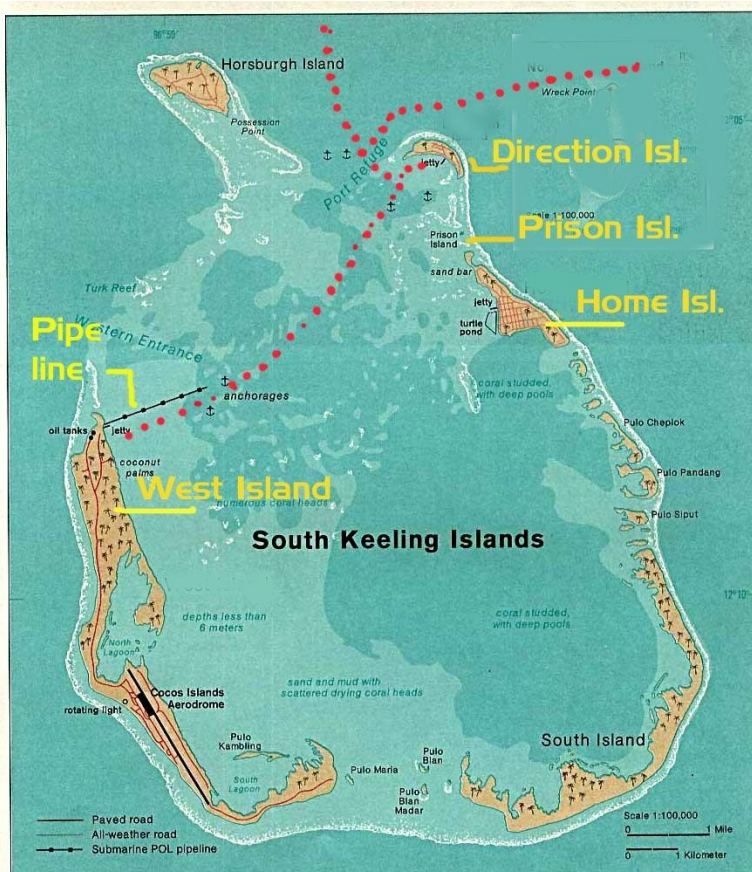
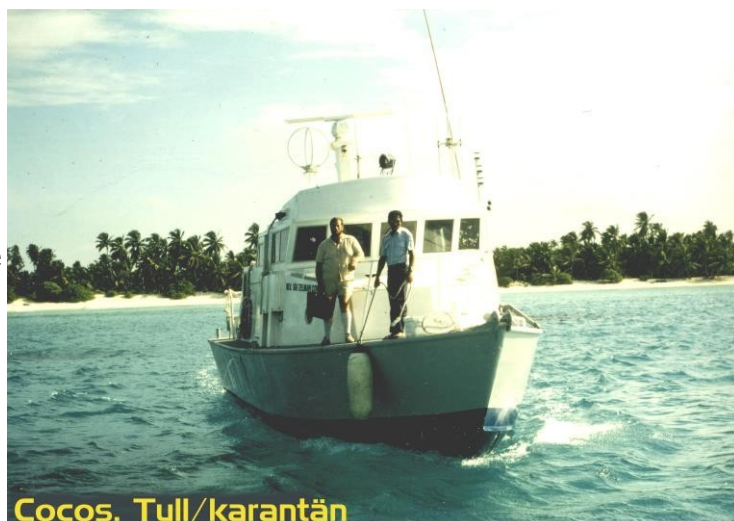
På Cocos Keeling

Tisdag 6 oktober. På morgonen går vi in till den inre lagunen vid Direction Island, stannar vid en gul karantänboj och ropar upp "customs" på VHF. Vi får lite anvisningar och avvaktar tull och karantän, som anländer efter någon timma. Det är en lätt inklarering – de är mest intresserade av om vi har några kokosnötter ombord. Ett tiotal bojar finns utlagda nära land för seglare – vi går in och hakar på en av dem. Det blir också en liten rekognoscering på ön. Vi ser rester av den gamla signalstationen och massor av namn på båtar målade på en gammal cistern – bl a svenska långresefartyget HMS Carlskrona. Senaste nattköret har tagit på krafterna, så vi tar det lugnt resten av dagen.

På onsdagen går vi över till West Island med Miss My – och har Järsäters som passagerare. Det är blåsigt och rullar ganska hårt nere vid WI, så vi lägger ut två ankare. "Byn" ligger sex kilometer från landningsplatsen – och vi får lift med en traktor dit. Supermarket hade fått påfyllning av färskvaror med planet från Perth igår, så det är rusning vid öppningsdags. Förnödenheter är något billigare här än på fastlandet – tvärtemot vad Lucas säger i sin "bibel".

På eftermiddagen tar vi en jolletur ut till Prison Island, där Alexander Hare fick hålla till. Den lilla ön är det mest söderhavsölika man kan tänka sig med gnistrande nästan vit sand – omgiven av ett knallblått hav med fantastiska korallskogar och fint snorkelvatten. Några höns springer omkring på ön – de har förmodligen smitit från den närbelägna Home Island för att undgå att hamna i köttgrytorna.

Ett par dagar följer med blandad verksamhet – mest brev- och kortskrivning och radiokontakter.



Många SM-amatörer kommer in och vill ha "QSO". Börje meddelar att spionen Bergling har smitit – med ny identitet och utseende, som myndigheterna försett honom med!

De senaste två dagarna har det mest varit mulet väder med en och annan regnskur. Egentligen är det skönt, för oftast är det alldeles för varmt – och det är ju fullt badbart.

Fredagen innebär en ny tur till West Island – nu med Järsäters. Vi går i den prickade leden söderut när vi blir omkörda av en motorbåt i mycket hög fart. Lilla Rosita står vi mantåget och håller sig i – och uttrycker på ren stockholmska: "Vicken jäla faat." Vi känner igen Siws idiom... Vi hämtar vatten till Ladyn – det blir några vändor med jollen.



Vi är nu endast fyra båtar vid Direction – bland dem holländska "Klepel" med paret Klok, som kommit in från Indonesien.

Vi träffar ett par medlemmar av familjen Clunies-Ross, som ännu bor kvar. Det är Johnny – som nu är familjens "Chief" och hans yngre bror Peter. De försörjer sig med transportverksamhet mellan öarna.

På söndag 11 oktober blir det tillökning i "flottan". Det är norska galeasen Svanhild, som vi mötte på X-mas.

Vi är över hos Roger och hjälper honom att reparera motorn. Vatten har kommit in i en cylinder och en spridare har fastnat. Efter att ha lossat hela "paketet" med spridare och byte av topplockspackning funkar dieseln igen. Olof och jag hjälper till med att "passa" Rosita mellan varven. Hon är en härlig liten unge, som märkbart uppskattar att träffa "andra" människor – det blir ju av naturliga skäl ganska enahanda på etapperna.

Vi diskuterar nästa etapp. Vi har tänkt oss Sri Lanka – men hör på radionyheter att det är oroligt på den ön. Indiska trupper har satts in mot tamilerna – med förluster på båda sidor. Vi kan dock inte finna att läget på södra Sri Lanka skulle påverkas, så tanken blir ett beslut. Vi går till Galle, som ligger nere i sydvästra hörnet.

Det är dock ingen överhängande brådska med avgången. Visserligen blir det ostadigare här nere ju närmare sommarperioden man kommer och "doldrums" – den oroliga konvergenszonen runt ekvatorn – flyttas söderut. Det bör dock inte vara någon nämnvärd risk under oktober månad. Och vi måste i vilket fall som helst kämpa oss igenom det området på färden norrut.

Dagarna växlar med varierande väder - en del blåst och regn och dessemellan lugnt och soligt. De fina dagarna utnyttjar vi givetvis till bad och snorkling. Vi besöker åter Prison Island – där de finaste vattnen finns. Vid ett tillfälle blir jag en aning uppskärpad. Jag dyker ner mot ett korallbestånd – och ser i ögonvrån en haj alldeles i närheten. Som jag först uppfattar det. Vid en andra titt ser jag att det är en stor "grouper" – en havsabborre, som kommer närmare. Den ser "bamsig" ut – men jag vet att den är ofarlig, om man inte sticker handen i munnen på den.

Det är tisdag 13 oktober. Vi får ytterligare sällskap i seglargänget. Det är segelbåten "BARK-A", som kommer in på morgonen. Det är en saudiarabisk båt med ägaren Jemel och hans egyptiska fru. Jemel är på något vis släkt med kungafamiljen och de har för avsikt att bli de första araberna som seglar jorden runt i en liten segelbåt. Vi träffar dem inne på ön. De har en välutrustad båt – men verkar något oerfarna och är nyfikna på det mesta.

På tisdagskvällen är vi bjudna till Svanhild på BBQ. Vi får ta oss en närmare titt på skutan. Det är en gammal "Trondheimsjakt" byggd 1889, som gjorts om till galeas. De är nu 20 personer ombord – varav några barn. De väntar fortfarande på "bärgarlönen" efter insatsen på X-mas.

Borta vid West Island har ett "supplieskepp" legat och lossat ett par dagar, så lagret bör vara väl uppfyllt. Vi går med Lady Rosi över lagunen – och fyller på skeppsförrådet. "Shell" ställer upp med transport av alla prylar från "byn" till landningsplatsen. Jag vet att åtminstone tre brev är på väg – men inget har anlänt idag. För vår del återstår egentligen bara vattenpåfyllning – och vi får ge posten ytterligare respit några dagar! Det blir alltså ännu en tur till WI.

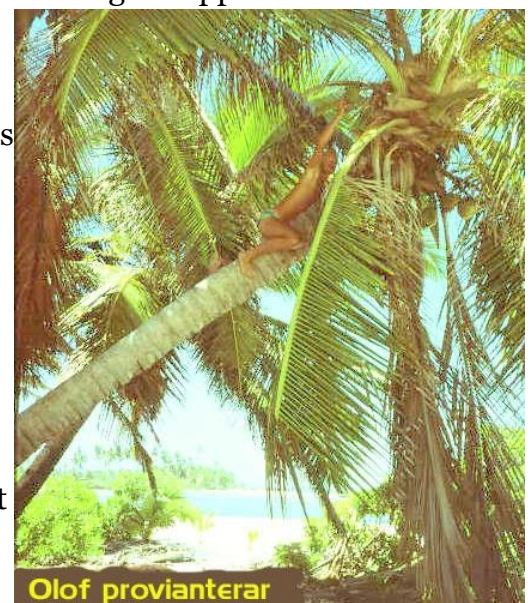
Radiokontakterna fungerar ganska bra – jag kan ju använda den något effektivare dipolantennen. Bengt/CCT i Nykvarn – han från "Bo Johnsson" – "kör" från sin klubbstation och har färsk hälsningar från Eva-Britt och barnbarnet Erik, som fyller tre år den 14:e oktober. Tvätt, bad och hårklippning är andra inslag i verksamheten. Siw, som är hårfrisörska, har "salong" inne bland palmerna.



Fredag 16 oktober. Lady R avseglar vid 12-tiden mot Sri Lanka. Även araberna lämnar Cocos under dagen. Olof och jag går med Miss My över till Home Island – där vi måste ankra ganska långt ut från land. Officiellt krävs specialtillstånd att besöka ön, där endast ättlingar till de tidigare "slavarbetarna" nu bor. Vi har inte förberett något tillstånd – men vi blir ändå välkomnade och får se oss om på ön. Den tidigare verksamheten med koprahantering har nu praktiskt taget upphört – och möjligheterna till försörjning är begränsade. Liksom på X-mas har man på Cocos förhoppningar om en växande turism. Öns tidigare historia finns väl dokumenterad på ett litet museum på ön. Där finns också en ganska välsorterad handelsbod – eller supermarket som de föredrar att kalla butiken.

Olof får inspiration att klättra i kokospalmerna. Det är bra fysträning och han fyller samtidigt på vårt förråd av kokosnötter.

Radiokontakten med Börje handlar mest om hur Birgit skall få över en del pengar till Sri Lanka. Jag vill helst ha kontanter i US \$. Går det via bank blir det



förmodligen i lokal valuta – så vi chansar på att hon sänder över dollar i ett par brev.

Vädret är nu stabilt med lite cumulusmolnighet – så Ladyn bör ha fått en bra start norröver.

Veckan 17 –20 oktober: På lördagen är det "invasion" på Direction från West Island. De har "Olympics" – en massa tävlingar för både barn och vuxna. Vi flyr oväsandet och tar åter en tur ut till vårt snorklingsställe vid Prison. På eftermiddagen gör vi försök att täta Miss My med silikon utmed styrbordslisten, där det finns tendenser till läckage.

Måndag - och vi känner oss nästan mantalsskrivna här. Efter en natt med lite regn är det åter torrt och lugnt. Vi avslutar tätningsarbetet – det blir mer omfattande än vi tänkt oss. Det krävs både borrh- och skruvarbete för att få fast listen. Reparationsjobb även på stora genuan, som börjar bli sliten. Inte att undra på efter så många års trogen tjänst.

Tisdag – och fortsatt underhållsarbete. Vi vaxar båten och jag lagar en del sömmar på storen. Nu återstår att tanka färskvatten – och vi känner oss beredda på turen mot Sri Lanka – med passadvind, "doldrums" och monsunklimat. På kvällen blir vi bjudna på middag inne på stranden av familjen Jenkin från båten "Roama". Det är Doug, Yvonne, Kathe samt schweizarna Peter och Rita. Trevligt – så att jag missade radiotiden!

Onsdag 21 oktober. Dagen för avgång har kommit. Men först skall vi över till West Island för vatten, en del proviant och – förhoppningsvis – posthämtning. Holländarna på Klepel hänger med oss. De skall också gå idag – och deras utbordare har pajat. Problemet verkar välbekant! Vi kör några vändor med vatten från bryggan – och får sedan lift in till byn. Fyra brev väntar på posten! Jag ringer till Birgit – och väcker henne. På idrottsplatsen pågår olympiaden för fullt – det är nu friidrott för skolbarnen.



Så är vi då äntligen klara för start – klockan är 15.00. Vi stävar ut genom gattet väster om Direction – där vi kom in för 15 dagar sedan. Så sätter vi kurs 317° - storcirkelkurs mot Sri Lanka, 1470 sjömil norrut. Klepel går strax före oss – och vi har ögonkontakt ända tills det mörknar. De har radar ombord, så vi hoppas de har koll på oss. Dessutom bör de gå lite snabbare än Miss My, så vi känner oss lugna och ser fram emot en rejäl seglingsetapp!