

Laurinkostersällskapet

Sommaren närmar sig sitt slut och hösten är snart i antågande. Trots allt regn och dålig vind, så har seglingen infriat alla sina löften om frihet, fina svajvikar och trevliga gästhamnar!

En del startar kanske en höstsegling i dagarna – hoppas ni skickar en berättelse om den, eller sommarens, till vårt blad.

Det kom mail från en Laurinare som tänker segla över Atlanten igen – Roland Andersson med Octav:



(en stämningsbild!)

Hej alla Laurinare.

Jag är nu på väg på min tredje sväng. Det började med skitväder och hård kryss ända från Kråkelund till Kiel. Och när det inte var kryss- ja då fanns det ingen vind alls! Fick gå en hel del motor alltså. Från Cuxhaven blev det motorsegling igen några timmar.

Försöker åter med lite segling men vinden dör, spegelblankt vatten och tidvattnet emot. Det blev motor igen!

Stannar tre dagar i Den Helder. Jag hade tänkt gå direkt till Oostende men ändrar mig efter en varning för storm med

mycket kraftiga vindar och en uppmaning för fiskebåtar och mindre båtar att uppsöka hamn. Så jag sökte skydd i IJmuiden. Men stormen uteblev!

Dagen efter fortsatte jag mot Oostende, drygt 100 distans. Hade planerat att komma fram när det var ljust, men kom fram i mörker 03.30. Vinden ökade på natten till 12-13m/sek.

Stannar här i tre dagar och fortsätter 7 juli söderut.

Vi hörs!

Hej igen!

Gick från Oostende söderut för motor i motvind till Dunkerque där tidvattnet, vind och vågor tog emot. Under en knop i den trånga farleden och inte världens bästa gästhamn. Jag besökte stranden där den stora evakueringen under kriget skedde, 338000 klarade sig. Av dem blev 123000 krigsfångar. Ett minnesmärke är uppsatt till eftervärlden.

Den 9 juli fortsatte jag för segel förbi Calais. Jag tog den franska sidan men föredrar den engelska. Efter tre och ett halvt dygn var jag på Ile de Ouessant, en ö i en ögrupp inom en naturpark utanför Brest i Bretagne. Gratisbojar i gästhamnen, men en kraftig S- och SW-vind med stora vågor drog in så det gungade kraftigt. Jag stannade i fyra dagar och fortsatte sen över Biscaya mot Spanien. Den färden började med kraftig dimma som dock lättade efter några timmar. Seglar kryss naturligtvis och efter tre och ett halvt dygn så var jag i La Coruna.

Här stannar jag i en vecka och tänker fortsätta vidare omkring den 27 juli till några ankringsvikare söderut för att slippa hamnavgifter.

Vi hörs!

MEN..... vi har fler Laurinare ute på världshaven!



Som alla vet så är Göran Cederström ute och långseglar igen med Tua Tua II. Så glad och tacksam jag blev när det visade sig att Göran skrivit en text exklusivt för Laurinsällskapets blad! Via hans dotter Aino Cederström har den nått oss i dagarna:

BREV FRÅN BELÉM, JANUARI 2015

Vi, Tua Tua II och jag själv, är just nu i Belém, huvudstad och storhamn i delstaten Pará i norra Brasilien.

När jag var här första gången 1976 och vid alla senare besök har det alltid legat utländska seglare för ankar eller vid boj utanför båtklubben, o Jate Club de Belém. Nu är jag ende utlänningen här, "gringon" som man säger.

Tänkte först förtöja till en boj, när jag kom hit för en dryg månad sen men man anvisade mig en plats vid en pontonbrygga alldeles nedanför klubbhuset, "för större säkerhet", som man sa.

Det är inte reven och sandbankarna i Paráfloedens mynning som avskräcker seglarna utan risken för att bli utsatt för pirater. Man har inte glömt hur Peter Blake blev mördad när han och hans besättning råkade ut för ett rånförsök i

Amazonflodens mynning.

Bosse Bergman, god vän till mig och klubbkamrat från LKS hittades drunknad och hans L28 strandad i samma område 2005.

Han hade seglat till Breves på sydvästsidan av ön Marajó för att hälsa på hos mig och min fru som har ett hus i Breves. Jag hade tråkigt nog seglat därifrån när han kom. Sen fick jag höra vad som hänt honom och andra seglare som också råkat ut för rånöverfall.

Jag skulle själv inte få slippa pirateriet som härjar längs Nordbrasiliens kust, A Costa dos Ladroes, Tjuvarnas Kust.

Ibland har jag intrycket att ångfärdssegling idag går ut på att man seglar från marina till marina, där man visar upp sin båt som aldrig är mindre än 32 fot och alltid lika välutrustad - inte minst med det senaste skriket på området marinelektronik - alltid lika välputsad, båten alltså, som om den just hade sjösatts. Men det kändes bra att få träffa landsmän och få tala sitt eget språk i Las Palmas marina.

Några av dem hjälpte mig att via sin dator skaffa mig en båtförsäkring från Alandia, utan den hade jag blivit utvisad.

Ingen annan hamn, varken förr eller senare, hade krävt innehav av försäkring (den gäller tyvärr inte här i Nordbrasilien).

Ända sen vi lämnade Lagos i södra Portugal, hade vi länsat undan i en frisk till hård nordvind på 10 – 14m/s. Och den fortsatte att fylla mina bägge utbommade fockar, då jag fortsatte resan åt sydväst mot Brasilien. Under tidigare långresor hade jag alltid noterat – det är jag inte ensam om – hur jämna och regelbundna vindarna är ute till havs, till skillnad från luftströmmarna i närheten av land.

Men både norr och söder om Kanarieöarna fick jag erfara en märklig förändring av havsvindens humör och karaktär: den blev byig, ryckig, ojämn och nyckfull, därför fick också vågorna, sjöarna, vår medsjö i nordvinden, en

ryckighet och nyckfullhet som gjorde dem svårare att parera. Ett vindroder med sin känsliga flöjel kräver en viss stadighet hos vind och sjö för att kunna fungera till belåtenhet. Min Windpilot började strejka – liksom en dirigent som lägger ned taktpinnen när orkestern får för sig att spela utan rytm och hänsyn till partituret. Jag fick då handstyra men om kvällarna tog jag ned de utspirade förseglen och låg bi för att få lite vila och sömn under natten.

Började bli osäker och orolig: skulle vatten och övrig proviant räcka ända till Brasilien? Beslöt att gå in till Mindelo, hamnstaden på ön São Vicente i norra delen av Cabo Verde för att fylla på förråden. Det blev ju ingen omväg, vi skulle ändå passera ögruppen på nära håll. Hamnen i Mindelo ligger i en stor bukt, Porto Grande på västsidan av São Vicente. Mitt i mynningen till Porto Grande sticker det upp en enslig klippa med ett hundratal meter i omkrets och med en fyr på krönet. Jag passerar den branta klippan, tar ner de utbommade förseglen och vrider på startnyckeln till motorn. In i och ut från hamnar går jag alltid för motor, en 10hk Nanni som startat vid varje tillfälle ända sedan vi lade ut från Den Helder i Holland. Men nu är den knäpptyst, inte ens ett klick hörs från startmotorn. Medan jag gör mig beredd att hissa fock och stor är jag inte medveten om hur stark den utgående strömmen, ebbströmmen, egentligen är och hur snabbt den driver båten tillbaka till inloppet.

När jag lösgör beslagsbanden till storseglet tittar jag upp och ser att vi drivit farligt nära klippan, mot vindsidan till råga på allt. Storen har jag inte hunnit få upp, focken är hissad men den ger ingen manöverförmåga, ingen styrfart. Kollision omöjlig att undvika. Är vi på väg mot ett totalhaveri? Jag tar en av mina

bambustänger(används som spirbommar), ställer mig på fördäck, sätter ändan av stången mot klippväggen och skjuter ifrån av alla krafter.

Bommen knäcks på mitten och jag sliter till mig en bom som är något längre och grövre. Det hjälper kanske något att dämpa sammanstötningen men det hindrar inte att bogsprötet med sitt fotsteg på ytterändan ränner in flera gånger mot klippväggen med ett krasande ljud. Hela riggen skakar och skälver. Men varje gång som bogsprötet stöter emot märker jag hur båten backar ut något från klippan.

Nu inträffar det mirakulösa: TuaTua II vänder inte sidan emot utan bara stäven. Där verkar bogsprötet med sin rejäla förstärkning i bogen som en effektiv stötdämpare. Hade båten vänt bredsidan emot klippväggen hade nog inte skrovet klarat sig, inte utan svåra skador. En sagolik tur att det var brant och djupt intill klippan och inga hyllor under vattnet som kölen kunde stöta emot! Med hjälp av bambustången lyckas jag hålla emot och få runt båten mot läsidan där jag fick manöverutrymme och med hjälp av focken kunde komma loss från dödsgreppet, ursäktat överdriften med det kändes så! Ett tag såg det ut som styrbords låring skulle driva emot men vi klarade det med en hårmsån. Ja, jag vet inte med hur många hårmsån min windpilot klarade sig från att förvandlas till aluminiumskrot!

Strax söder om Mindelo ligger fiskehamnen med ett varv inom räckhåll. Jag förtöjde långsides en fiskebåt som låg ytterst i en rad av fiskebåtar. Behövde inte anlita varvet. En mekaniker från en av fiskebåtarna hjälpte mig att få ordning på motorn, startmotorn, en timmerman från en annan båt tog det ramponerade bogsprötet till en verkstad, som rätade ut det krökta U-formade rostfria röret.

Själv provianterade jag och efter en dryg vecka var det dags att kasta loss och fortsätta vår resa mot Brasilien. Jag hade sett fram emot att ännu en gång få segla västvar i passadvindsbältet, i den jämna och pålitliga vinden från nordost till ost. Har man en gång nått fram till de breddgraderna är allt dukt och upplagt för en avspänd och bekymmersfri segling. Ingen oro för stiltje eller storm, för faror eller hinder på vägen, stora eller små öar, undervattensrev, oljeplattformer, fiskebåtar, ingen tät fartygstrafik. Det enda navigatören behöver göra är att pricka in sin position med jämna mellanrum, ute till havs räcker det med vart fjärde dygn (tack vare GPS:n kan varenda 4- eller 5-årig förskoleelev med förmåga att trycka på rätt knapp navigera säkrare än någon Columbus, Vasco da Gama eller Magallanes). Tänk så duktiga våra förskoleelever har blivit!

Redan efter 3:e dygnet från Cabo Verde låg TuaTua II och drev med slokande regnvåta segel och så fortsatte det. Vi rörde oss långsamt i en svag och velig ost- eller sydostvind från regnområde till regnområde med växlande vind, från zon till zon med oljeblankt hav och en tryckande hetta. Ibland kunde det blåsa från väst eller sydväst, tänk dig, sydväst i nordostpassadbältet!

Nu är det alltså långseglarnas tur att få uppleva upp- och nedvända världen! Den enda trösten var att jag kunde samla regnvatten, började bli orolig för att färskvattnet inte skulle räcka med tanke på våra usla dygnsdistanser. Under tidigare överseglingar hade det varit en lust och fröjd att se guldmakrillerna som följde i båtens kölvatten jaga flygfisken som skrämdes upp av båten och svirrade iväg 20-30 meter över vattnet, att se pilotfiskarna simma tätt framför stäven, upptäcka en

eller annan havssköldpadda, (vår läromästare i tålmod) eller kanske en hajfena som sticker upp en bit från båten eller rent av en val.

De petreller, den svalliknande havsfågeln, som jag såg var ytterst lätträknade. Havet verkade dött och tomt, tömt på allt liv, inte ens på natten levde det, ingen fosforoscens, inga glimmande ljus som steg från havsdjupen, ingenting. Jag svor på att detta är min absolut sista oceansegling.



TuaTua II i Belem

För övrigt är tillståndet i havet på grund av rovfisket, föroreningarna etc inte mycket bättre längs kusterna.

Några grader norr om ekvatorn fick jag äntligen lite fart på skutan, när vi nådde fram till zonen där nordostpassadens tvillingbror sydostpassaden blåser. Ja – nordosten var dödförklarad i min loggbok men sydosten var piggare, visade sig efterhand vara en riktig slugger, så efter ytterligare en dryg vecka nådde vi fram till Fortaleza på Brasiliens nordkust. Jag seglar in bakom vågbrytaren som skyddar hamnområdet, bukten och sandstränderna. Längs dessa ligger

höghusen, USA-inspirerade 20-våningshus, i en tät rad. Letade efter infarten till marinan men hittade den inte trots att jag var där 2005 med familjen på den tiden vi seglade en ketch. Trötthet och minnesförlust efter 37 dygn till havs? Kryssade tillbaka till östra kommersiella delen av hamnen där jag ankrade ett hundratal meter från stranden mitt i blickfånget från tusen sinom tusen lyxlägenheter.

Nu skulle de som bodde där få något riktigt vackert att titta på under söndagen – en tvättakta L28 from Sweden! Och säkert skulle hela bukten svärma av småbåtar under söndagen så det skulle bli lätt att anropa några och få upplysningar om marinan. Men hela söndagen gick utan att jag såg någon tillstymmelse till båtliv på den solglittrande bahian. Bara någon enstaka tonåring som på avstånd flög fram på sin segelbräda. Jag ägnade dagen åt att olja, smörja och fetta in växelspaken som knappt gick att rubba. Ändå hade jag kört motorn några gånger under överfarten.

Vid 11-tiden på kvällen väcks jag av smattrandet från en helikopter som flyger på låg höjd över hamnområdet och som med sin strålkastare belyser de stora ankarliggarna lite längre ut. Sedan tycks de fatta ett speciellt intresse för Tua Tua II som den riktar sin strålkastare mot och kretsar över gång på gång. Den gör en vid lov över staden men flyger tillbaka och belyser oss en sista gång innan den försvinner.

Jag står i sittbrunnen och vinkar och viftar, lättad över att myndigheterna nu har uppmärksammat båten och i tron att jag dagen därpå ska bli informerad om var marinan ligger.

Men det är inte bara "myndigheterna" som nu känner till min belägenhet. Vid 1-tiden på natten väcks jag av ett tumult i

sittbrunnen; sex till sju unga män klädda i grått och svart och utrustade med knivar – jag ser inte till några skjutvapen – invaderar båten och övermannar mig. En av dem binder ihop mina handleder och medan han håller mig kvar i sittbrunnen med en kniv riktad mot min strupe rumsterar hans kumpaner om inne i ruffen och rafsar åt sig allt av värde de kan hitta: två GPS, två mobiltelefoner, kommunikationsradion, en klarinett, kikare, kamera med bilder, kläder (mest jackor), ficklampor och batterier, mm.

De är hänsynsfulla nog att inte ta min sextant men de norpar teleskopet så instrumentet är ändå obrukbart. De nöjer sig inte med att bara stjäla, de förstör också belysningen i ruffen, skär sönder kablar och storskotet.



Tua Tua II hos båtklubben i Belem

Långseglare – välkomna till Brasilien – landet med stortjuvarna i toppen, småtjuvarna längst ner och alla tjuvar däremellan!

När jag några dagar senare anmälde rånet för den civila polisen, avdelning "Delegacia de Turismo(!)" ville inte juristen som tog emot min anmälan nämna något om helikoptern i sin rapport, helikoptern som observerade Tua Tua II bara några timmar före illdådet. Det var först när jag vägrade skriva under hennes rapport som hon tillfogade avsnittet om helikoptern. Sedan lämnade hon rummet utan ett "bon dia" eller ens ta i hand.

På Paráfloden, under seglatsen från mynningen sydvart till Belém, blev jag två gånger varnad för "os ratos d'aguá", vattenråttorna, som piraterna kallas här, först av en passerande fiskebåt sedan av en lotsbåt.

Förr i tiden låg jag bara några dygn vid båtklubben i Belém, lagom för att proviantera och bunkra vatten innan jag gav mig iväg på seglatser i Amazonflodens mynningsområde, mest längs sydsidan av ön Marajó, världens största fluviala ö, där flera seglingsbara bifloder mynnar i floderna Pará och Tocantins.

Av Göran Cederström

En fantastisk seglarberättelse från Göran! Han är nu tillbaka i svenska vatten och har vi tur så kanske han dyker upp på **höstträffen den 5-6 september i Finnhamn.**

Vi ser fram emot att få träffa honom!

The waterroad to Finnhamn.....?



Avslutningsvis ber vi er som ännu inte betalat de 100 kronorna i medlemsavgift för 2015, att göra det till PlusGirokonto 468 35 75-7. Glöm inte ange avsändarnamn!

Avslutningsvis – känner du igen Stockholms skärgård?

(Rätt svar på sista sidan)

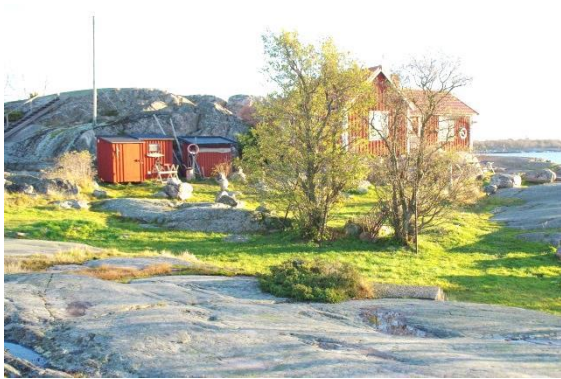


Bild 1



Bild 4



Bild 2



Bild 5



Bild 3



Bild 6

Avsändare:
Laurinkostersällskapet
c/o Belinda Embjörns Lundberg
Lindalsvägen 53 A
135 50 Tyresö

"Segling är att med ett [segel](#) och [vinden](#) som drivkälla framdriva en [farkost](#). Segling till sjöss sker genom anbringande av ett segel i en [mast](#) på en segelbräda, en [båt](#) eller ett fartyg och därmed med vindens kraft driva båten.

Man kan också segla på isbelagda sjöar och vattendrag med [isjakter](#) eller [segla med skridskor](#) med ett segel som uppbäras av en person. Även segling på skidor och andra varianter förekommer. Segelfarkosten drivs framåt genom [aerodynamiska](#) krafter som påverkar seglet: det bildas ett undertryck bakom seglet sett i vindens riktning. Seglet påverkar en farkosts flytt framåt, nästan oavsett vilket håll vinden kommer från, men för att vara effektivt bör det ställas i rätt vinkel och formas på rätt sätt genom olika trimanordningar. En tumregel är att seglet ska vara så löst skotat som möjligt, men det får inte fladdra."

enligt Wikipedia

Rätt svar på bilderna:

bild 1 – Björkskär, bild 2 – Ornö kyrka,
bild 3 – Pålkobb, bild 4 – Möja Kyrkvik,
bild 5 – Huvudskär, bild 6 – Sv Högarna

Ett axplock seglingstermer:

Anfallsvinkeln – Är vinkeln mellan luftströmmens riktning och segelprofilens korda

Barberhauler – Trimtamp som reglerar ett skot vertikalt och horisontellt

Cunningham – Trimtamp ovanför halshornet som sträcker förliket eller mastliket neråt

Dejsa – driva bakåt med vindens hjälp

Fiolstag – stag som hindrar masttoppen att böjas

Gaj – spinnakerns lovart skot

Hundsvott – fast ögla i undre ändan av ett block

Kjol – djup skuret underlik på ett försegel

Leva – fladdret i seglet när man seglar för nära vindögat

Nyckstek – knop med ögla som löses genom ett ryck

Rymma – gör vinden när den rymmer akterut

Straffa – sträcka eller spänna hårt

Trysail – stormstorsegel

Gå in på www.rorgangare.se eller www.sjoklar.se så kan ni lära om fler seglingstermer!