

# Rapport från ett båtbyte – Lindisfarne till Moon under drygt två år i Malaysia.

**ATT BYTA BÅT TAR ETT ÅR HAR VI SAGT OSS MÅNGA GÅNGER NÄR VI DÅ OCH DÅ HAR FUNDERAT PÅ EN STÖRRE BÅT.**

***Nu vet vi bättre! – Med denna båt tog det mycket längre tid.***

**DEN UTFÖRLIGA** och tekniskt tunga beskrivningen av äventyret på Langkawi i Malaysia finns/kommer att finnas på vår hemsida. Här kommer en mera översiktlig beskrivning.

I slutet av maj 2012 kom vi till Langkawi för att ta över vårt nya hem Moon, en Koopman 47 som vi köpt i mars samma år. Vår Koopman, byggd på ett kvalitetsvarv i Holland, är en båt tillverkad av epoxyglasfiber på var sida om en 32mm stavlimmad träkärna av Red Ceder, sk woodcore. Planen var att starta de rätt omfattande reparations- och förbättringsarbetena så snart vårt bohag med alla verktyg skeppats från Portland, Oregon, där vi sålde Lindisfarne.

Det tog oss en dryg månad att få fram underlag för var och hur vi skulle kunna utföra projektet. En starkt bidragande orsak till att vi blev kvar på Langkawi var att den Holländska säljaren, som bor på ön, skulle bekosta fuktreparationerna i skrovet och han ville inte att detta skulle ske långt borta i Thailand vilket vi ville och där vi visste/trodde att det fanns kompetent folk.

Diskussionerna slutade med att vi hamnade på en lokal båtuppläggningsplats här på ön med viss reparationskompetens. Med våra referenser var det mer att betrakta som ett "skrotupplag" för gamla rostiga stålbåtar, inte en plats man valt om det fanns alternativ på ön.

Moon fick dock en rätt ordentlig hörna av betongplattan utan stålbåtsgrannar och efter att masten tagits ned började vi omgående bygga en ordentlig intäckning. Den bestod i huvudsak av sju höga takstolar, stagade med Moons gamla löpande rigg, väl förankrad i betongplattan. Skjulet klarade alla squall, tack vare flexibiliteten i stagningen och den goda förankringen. Enda egentliga problemet var pressningskvaliteten. Då vi var klara att ta ner skjulet, drygt ett och ett halvt år senare, hade vi lagt på fem lager. Usel kvalitet i kombination med en obarmhärtig sol var huvudorsaken



*Moon med sin intäckning som gjorde det möjligt att jobba med ett öppet däck utan luckor trots häftiga regn.*

**LAGOM NÄR SKJULET STOD FÄRDIGT**, (det tog oss drygt två veckor att bygga) kom våra 31 lådor från Lindisfarne och vi kunde på allvar starta jobben.

Väldigt tidigt förstod vi att den lokala arbetskraften som "varvet" erbjuder hade ringa kunskaper eller färdigheter. Dessutom absolut ingen arbetsledning, tillsyn eller ansvar för resultatet. "Antingen gör vi allt själva eller hittar annan arbetskraft" var vår konklusion av de första månadernas försök att åstadkomma något med hjälp av lokala förmågor.



*Akterdäcket kraftigt fuktskadat pga dåligt utförd detaljarbete av luckor och dränering. Durken över hjärtstocken hade skadats pga usel lösning av övergång mellan locket över axeln och durken.*

Det blev en blandning av gör det själv 90% och köpt kraft 10%. Till vår lycka fanns här en engelsk seglare som jobbar sig fram runt jorden. Hans huvudsakliga bakgrund var båtbygge i trä och epoxy och har man som vi en

woodcore-epoxy båt kan det inte bli bättre. Dessutom hade han fysiska förutsättningar att nå upp i centerbordstrumman som skulle rensas från epoxyaminat och all fuktig plywood och därefter byggas upp igen med enbart epoxy och glasfiberväv. Ett näst intill omöjligt arbete i ett trångt schakt som är två och en halv meter långt, åttio centimeter högt, men bara arton centimeter brett. Detta dryga jobb utfördes till 100% underifrån och tog oändlig tid.

I början försökte vi jobba efter någon form av projektplanering men gav upp efter ett tag. Det var för många faktorer som påverkade vad som var bäst att göra dag för dag så vi tröstade oss med att vad vi än gjorde så förde det projektet framåt.

**KLIMATET I MALAYSIA** innebär stora prövningar för alla, inte minst för oss nordbor som är vana vid ett anständigt klimat för arbete. Här är det över trettiograde med hög luftfuktighet nästan varje dag. Man svettas kraftigt utan att ens behöva jobba! Det innebär att man måste ha kläder som tar hand om fukt/svett så att inte ytor man jobbar med blir nedsaltade. Inte helt lätt när man reparerar ett stort däck. Värmen och bristen på arbetskraft har stor del i att reparationerna dragit ut på tiden.

En annan starkt bidragande orsak till de två åren är tillgång på material och båtprylar. Det repareras visserligen fiskebåtar här, men varken material eller prylar passar för en modern segelbåt. Mer eller mindre allt måste importeras. Langkawi är importskattefritt och det har naturligtvis minskat kostnaderna, men när allt måste flygas eller skep-

pas från Europa, USA eller NZ/AUS blir det inte billigt. Vi har under dessa två år lagt åtskilliga tusentals kronor på fraktkostnader. Varje leverans har också inneburit en massa tid. Utreda vad och var, beställa och "försöka" betala och sedan vänta på leverans som tar allt mellan två veckor till två månader beroende på leveranssätt och aktivitet hos de inblandade Malaysiska företagen och myndigheter. Försöka betala låter kanske kryptiskt, men faktum är att många leverantörer inte vill göra affärer med personer i Malaysia

Om det är den stora risken för be-  
drägeri eller om det finns andra orsa-  
ker har vi inte forskat i. Men effekten  
är att när vi väl hittat vår vara på inter-  
net, strandar det ofta på "leveransväg-  
ran" till Malaysia och letandet får börja  
om. En del produkter får inte flygas  
och då tar leveransen med fartyg åtskillig  
tid. Naturligtvis spelar vikt och  
format på prylarna roll när det gäller  
fraktsätt, men går det att flyga så har  
vi nästan alltid valt flygfrakt. Bohaget  
från USA, kätting från Tyskland, kork  
till däckets från Holland och färg från  
Kuala Lumpur är de enda fartygstran-  
sporter vi tvingats till av kostnadsskäl.  
Övriga leveranser har skett med flyg  
och dessa inkluderar bl a både en  
tung segelleverans från Sverige och  
ett 40 kilos ankare från USA.

En icke föraktlig del av de två åren  
har vi lagt på konstruktion/utveck-  
ling. En epoxy-woodcore båt med  
däck av plywood med foamkärna krä-  
ver lite annorlunda lösningar. Dels när  
det gäller hur man utför reparationer,  
men också hur man på bästa sätt fäs-  
ter däcksluckor, beslag, knapar, win-  
char mm. Att vi dessutom tidigt be-

stämt oss för korkdäck ökar behovet  
av eftertanke då man inte kan sätta  
beslag direkt på korken. Epoxy och  
glasfiberväv i hög värme och tidvis  
hög fuktighet har också krävt utred-  
ning och inläring. Egendommeligt nog  
fanns inte epoxy med tropikhärdare  
att köpa i öns affärer. Tropikhärda-  
ren fick inte flygimporteras och den  
"långsamma" härdaren som fanns  
härdade på tio minuter, inte särskilt  
användbart när man skall laminera  
under flera timmar.

Lösningen blev för en gångs skull  
enkel. En Polsk Australiensare som  
bygger två stora katamaraner här på  
ön kunde sälja både väv och special-  
importerad epoxy till oss. Totalt har  
vi använt drygt 150 kg väv och lika  
mycket epoxy på Moon. Lyckligtvis  
ligger merparten av dessa kilon nere  
i centerbordstrumman i höjd med  
och under blyballasten, vilket tillsam-  
mans med att vi reparerat däckets och  
ersatt teaken med lättare kork inte  
har försämrat Moons ballast/totalvikt  
balans.

**HITTILLS HAR VI BESKRIVIT** många or-  
saker som bidragit till våra två år på  
Langkawi, men självklart är den allt  
överskuggande anledningen till tids-  
åtgången att det var massor att åtgär-  
da, flertalet dessutom ganska genom-  
gripande. Däckets hade vi redan vid  
besiktningen delvis "dömt ut". Lim-  
mad 9 mm teak som var klart sol och  
regnskadat och dessutom såg man  
massor med häftklammor i näten (så  
mycket för "limmat"). Luckor direkt  
på teaken utan sarg. Felkonstruerade  
träluckor och dränering. Med teaken  
borta ansåg vi oss kunna komma åt  
och finna alla fuktskador, vilket vi ock-

så lyckades med, men omfattningen var klart större än förväntat. Bara de ca 2000 fuktskadade hålen efter klammor tog sin tid...

Alla bottengenomföringar hade vi också dömt ut, vilket visade sig vara mer än riktigt. Flera sprack i samband med borttagandet! Nytt ankarspel och ombyggnad av fördäck för att få plats med förlängda balkar och ankarspel framför luckan. Skrovet och centerbordstrumman hade vi täckt in i kontraktet vad gäller kostnader, men omfattningen och därmed den tid det tog var vårt problem.

**UTÖVER REPARATIONER** har adderats våra behov av att uppgradera Moon för "vår" typ av segling, ett nog så omfattande och tidskrävande arbete.

Efter 22 månader på land sjösatte vi Moon med delvis mycket "provisoriska" metoder. Våldigt skönt att ha ett bra försäkringsbolag bakom ryggen, särskilt som varken varvet, kranar eller merparten av de omkringliggande båtarna är försäkrade. Allt gick dock utan skador och efter ytterligare tre månader i marinan med fortsatt jobb är vi nu äntligen "frisläppta" och lever ett mera normalt båtliv för ankare, låt vara att det fortfarande återstår en del pyssel. Tiotalet segelbåtar med besättning som ligger runt oss och fixar med sina båtar inför nästa säsong, även om det är "bara" vanligt underhåll och reparation mellan seglingsperioderna, gör att vi numera känner oss mer som seglare än båtbyggare. ▶▶

*Äntligen under segel!*



**VI HAR HELA TIDEN KUNNAT BO** och leva i båten som mestadels sett ut som en rörig verkstad. Nu har det mesta hittat sina platser men en hel del verktyg och material måste sorteras bort vad det lider.

Incidenter under byggtiden – nja, egentligen inte för oss. Men vår hjälpande engelsman trillade ner nära fyra meter men hade turen att få tag i en av våra staglinor och kunde därmed vända så han nådde betongen på händer och fötter. I övrigt bara stressrelaterade problem såsom sömnproblem och att Björn fick bältros. Annika fick periodvis epoxy-eksem. Några omgångar med vanlig influensa samt skärsår och klämskador då och då... Värmen och fukten har dock gjort sig påmind i form av sk heat-rush. Dvs utslag som hos en del kliar. Vissa blir helt prickiga av småfinnar, men det går över då fukten och värmen minskar.

Tankarna kretsar numera allt oftare kring seglingsplaner och mer sällan kring framtida förbättringsprojekt. Helt klart är att det dröjer flera år innan vi lämnar Stilla Havet, men när vi gör det blir det med stor sannolikhet "rätt väg" runt Kap Horn tillbaka till Atlanten. Innan dess hoppas vi få se Filippinerna, Japan, Alaska, Sea of Cortez och mycket mer av Stilla Havet...

## **Tillbakablickar på Malaysia**

Idag lägger vi nästan inte längre märke till de egenheter vi först såg då vi kom till Malaysia. Till exempel så används mopeder/lätta motorcyklar till allt och av alla. Att se en familj om totalt 4-5 personer på en moppe är inte ovanligt. Oftast har föräldrarna hjälm, men inte barnen. Hjälmar är för övrigt

mycket vanligt och – oftast - knäppt under hakan... En annan detalj är att mopedföraren ofta har en bakvänd jacka på sig. Dom fryser!! Sen till trafikregler. Vi har konstaterat att här uppfattas nog trafikregler/lagar mer som rekommendationer. Man kör gärna mot trafiken och bilar är utrustade med färgade lampor både här och där. Röda varsellys framåt är inget konstigt...

**EN ANNAN IAKTTAGELSE ÄR** att här köps läskeblask i plastpåse med sugrör. Enormt söta blandningar med isbitar som inte kostar många cent. Sockerkonsumtionen är enorm! McDonald och andra snabbmatskedjor säljer sina här populära och dyra produkter trots att de lokala matställena har bra och billig mat. Att handla dagligvaror för att laga själv är nog inte riktigt ekonomiskt men vi har nog i snitt ätit hemlagad mat 4-5 dagar per vecka. Tillgång på råvaror är lite ojämn men också väldigt mycket beroende på vad man är beredd att betala. Dyra importerade "lyx" varor har vi enkelt uteslutit då vi ständigt varit för trötta för att uppskatta dessa finesser.

Sen vi kom till Malaysia har trycket på de muslimska kvinnorna ökat vad gäller klädregler. Huckle, långärmad och långbyxor, eller som ett fåtal bär heltäckande klänning, är standard. Det är också mycket ovanligt att se muslimska män i kortbyxor och bar överkropp. I en del av de Malaysiska staterna talas det om att införa "korrekt klädsel/uppförande" poliser, en mycket otrevlig trend som gör att man vill lämna landet. Trenden har lyckligtvis inte nått Langkawi och frågan är om turistområdena någonsin kommer att beröras av detta hyckleri.





Den ganska stora grupp av arab-turister bidrar till bedrövelsen - kvinnan liknar mest spöken i sitt helkroppsskydd i svart där knappt ögonen syns, medan den blekfete mannen struttar omkring "halvnaken" i dyra shorts, skjorta, skor och juveler.

Infödda kineser och indier är det gott om, men de betraktas fortfarande som invandrare trots 4-5 generationer malaysiaboende och trots att samhället inte skulle klara sig utan dem då de flesta affärs-, handels och restaurangrörelser står och faller med "invandrarna". Särbehandlingen från myndigheternas sida av dessa invandrare i förhållande till "genuina" malajer är beklämmande för oss med nordiskt synsätt.

**FÖRDELARNA MED MALAYSIA** är bl a att du kan ha din båt här hur länge som helst utan speciella tillstånd eller myndighetskostnader. Dock har kostnader i marinor och båtuppläggningsplatser börjat närma sig Europeiska priser. Mat och energikostnader gör det billigt att leva här. Visum gäller i tre månader och kan i princip förnyas hur många gånger som helst, bara man lämnar landet i 96 timmar. I praktiken ser passfolket oftast mellan fingrarna och accepterar att man varit ute ur landet några timmar. Vi har fått tre nya månader varje gång, trots att vi oftast bara varit i Thailand någon timma under våra nio visaturer.

*Annika & Björn på Moon*  
[www.sailaround.info](http://www.sailaround.info)



*Moon för ankar med sitt nya däcktäkt utanför Kuah, huvudstaden på Langkawi.*