

Lindisfarne till Moon

ANNIKA KOCH OCH Björn Christensson funderade länge på att byta båt. Ett byte som de föreställde sig skulle ta cirka ett år att genomföra. Att lämna S/Y Lindisfarne och ta till sig S/Y Moon visade sig däremot ta betydligt längre tid.

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 2001, är en båt tillverkad av epoxyglasfiber på var sida om en 32 millimeter stavlimmad träkärna av Red Ceder, så kallad 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. Han ville inte att detta skulle ske långt borta i Thailand, vilket vi ville samt att vi där visste eller trodde att det fanns kompetent folk.

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

Moon fick en stor plats i hörnet av betongplattan och slapp stålåtsgrannar. 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 och väl förankrad i betongplattan. Skjulet klarade sedan alla squalls tack vare flexibiliteten i stagningen och den goda förankringen. Det enda egentliga problemet var pressningskvaliteten. När vi tog ner skjulet, drygt ett och ett halvt år senare, hade vi lagt på fem lager. Usel kvalitet i kombination med den obarmhärtiga solen var huvudorsaken.



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

Efter drygt två veckor stod skjulet färdigt. Samtidigt kom våra 31 flyttlådor från Lindisfarne och vi kunde på allvar starta jobben.

Väldigt tidigt förstod vi att den lokala arbetskraften som "varvet" erbjöd 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 förhållanden. Det blev en blandning av gör det själv (90 procent) och köpt kraft (tio procent). 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 hundra procent underifrån och tog oändligt tid.

på två år i Malaysia



Foto: Annika Koch & Björn Christensson

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 trettio grader 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 reparatio- nerna dragit ut på tiden.

En annan starkt bidragande orsak till de två åren är tillgång till material och båtprylar. Det repareras visserligen fis- kebåtar här, men varken material eller prylar passar för en modern segelbåt. Mer eller mindre allt måste importeras.

Svårt att importera saker

Langkawi är importskattefritt vilket har minskat kostnaderna. Men när allt måste flygas eller skeppas från Europa, USA eller Nya Zeeland/Australien blir det inte billigt. Vi har under dessa två år lagt tusentals kronor på fraktkostnader. Varje leverans har också inneburit en massa tid. Utreda vad och var, beställa och ”försöka” betala för att sedan vänta på leverans som tar allt mellan två veckor till två månader.

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 bedrägeri eller om det finns andra orsa- ker har vi inte forskat i. Men effekten är att när vi väl hittat vår vara på internet, strandar det ofta på ”leveransvägran” 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, kät- ting från Tyskland, kork till däckets från Holland och färg från Kuala Lumpur är de enda fartygstransporter vi tvingats till av kostnadsskäl. Övriga leveranser har skett med flyg och dessa inkluderar bland annat 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/utveckling. En epoxy-woodcore båt med däck av ply- wood med foamkärna kräver lite annor- lunda lösningar. Dels när det gäller hur man utför reparationer, men också hur man på bästa sätt fäster däcksluckor, beslag, knapar, winschar med mera.

Att vi dessutom tidigt bestämt 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 utredning och inläring. Egendomligt nog fanns inte epoxy med tropikhärdare att köpa i öns affärer. Tropikhärdaren fick inte flygimporteras och den ”långsamma” härdaren som fanns härdade på tio minuter. Inte särskilt användbart när man ska 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 kilo väv och lika mycket epoxy på Moon. Lyckligtvis ligger merparten av dessa kilon nere i centerbordstrumman i höjd med och under blyballasten, vilket tillsammans med att vi reparerat däckets och ersatt teaken med lättare kork inte har för- sämrat Moons ballast/totalvikt balans.

Mycket att åtgärda

Det är många orsaker som bidragit till våra två år på Langkawi, men den överskuggande anledningen till tids- åtgången var att det var massor att åtgärda, flertalet dessutom ganska genomgripande. Däckets hade vi redan vid besiktningen delvis ”dömt ut”. Limmad nio millimeter sol och regn- skadad teak med massor av häftklam- mor i näten (så mycket för ”limmat”). Luckor direkt på teaken utan sarg. Fel- konstruerade träluckor och dränering.

Med teaken borta ansåg vi oss kunna komma åt och finna alla fuktskador, vilket vi också lyckades med, men omfattningen var klart större än för- väntat. Bara de cirka 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 pro- blem.

Utöver reparationerna har vi 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 ”provisoiriska” 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, bidrar till att vi numera känner oss mer som seglare än båtbyggare.

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.

Skador och problem

Incidenter under byggtiden – nja, egentligen inte för oss. Men vår hjälpande engelsman trillade ner nära fyra meter och hade turen att få tag i en av våra staglinor till skjulet och vände i luften så han nådde betongen på händer och fötter. I övrigt stressrelaterade problem, dåligt sömn samt att Björn fick bältros. Annika fick periodvis epoxy-eksem och domnade fingrar på grund av karpaltunnelproblem. Några omgångar med vanlig influensa samt skärsår och klämskador då och då...

Värmen och fukten har dock gjort sig påmind i form av så kallad heat-rush. Det vill säga utslag som kan klia. Vissa blir helt prickiga av småfinnar. Det försvinner däremot när 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 Filipinerna, Japan, Alaska, Sea of Cortez och mycket mer av Stilla Havet.

Idag lägger vi nästan inte längre märke till de egenheter vi först såg då vi kom till Malaysia.



Annika och Björn.

Foto: Kay Kjellgard, Dumedin

Till exempel så används mopeder/lätta motorcyklar till allt, och alla. Att se en familj om totalt fyra/fem 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, de fryser?! Sen har vi trafikreglerna. Vi har konstaterat att trafikregler/lagar mer uppfattas som rekommendationer. Man kör gärna mot trafiken och bilar är utrustade med färgade lampor både här och där. Röda varselljus framåt är inget konstigt.

Mycket socker

En annan iakttagelse är att det köps läsk i plastpåse med sugrör. Enormt söta blandningar med isbitar som inte kostar många cent. Sockerkonsumtionen är enorm. McDonalds och andra snabbmatkedjor säljer sina populära och dyra produkter trots att de lokala matställen har bra och billig mat. Att handla dagligvaror för att laga själv är nog inte riktigt ekonomiskt, men vi har i snitt ätit hemlagad mat fyra till fem dagar per vecka.

Tillgång på råvaror är lite ojämna men också väldigt mycket beroende på vad man är beredd att betala. Dyra importerade ”lyxvaror” har vi enkelt utsluttit då vi ständigt varit för trötta för att uppskatta dessa finesser.

Fortfarande misstolkas vi den Malaysiasiska flaggan på avstånd som en USA-flagga. Likheten är förbluffande särskilt med tanke på muslimska länders inställning till USA. Trycket

på muslimska kvinnor har här ökat vad gäller klädregler. Huckle, långärmat 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 poliser som övervakar en korrekt klädsel samt uppförande. En mycket otrevlig utveckling som gör att man vill lämna landet. Det har lyckligtvis inte nått Langkawi och frågan är om turistområdena någonsin kommer att beröras av detta, i vårt tycke, hyckleri.

Den ganska stora grupp av turister från arabländerna bidrar till intrycket – kvinnan liknar mest ett spöke i sitt svarta helkroppsskydd 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 efter fyra till fem generationer av boende i Malaysia. Detta trots att samhället inte skulle klara sig utan dem då de flesta affärs- och restaurangrörelser står och faller med ”invandrarna”. Särbehandlingen från myndigheternas sida av dessa invandrare i förhållande till malajer är beklämmande för oss med nordiskt synsätt.

Lätt att ha båten här

Fördelarna med Malaysia är bland annat 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 Koch & Björn Christensson
www.sailaround.info

Läs mer: Den utförliga och tekniskt tunga beskrivningen av äventyret på Langkawi i Malaysia finns/kommer att finnas på vår hemsida.