



Ingaröfjärden i maj 2022. Foto Torkel Arnborg.

Innehåll: Årets möten — Ordföranden har ordet – Redaktören – Henrik Smitterberg presenterar sin båt ”Pjäsku” och livet ombord – Veteranseglaren Magnus Reslows nu med L32 ”Dhokus 2”- Ny serie i bladet ”Tips:Renovering och reparation” - Fortsättning Åke Somnells L28 ”Miss My” jorden-runt.

Årets möten

- 11 juni **sommar-möte** till havs vid Norrviken
- 3/4 september preliminärt **höstmöte** Finnhamn
- 19 november **Årsmöte-vintermöte**

Ordförande har ordet

Våren och sommaren står för dörren, och i skrivande stund är det riktigt kyliga vindar som sveper ner från norr. Vi är nog många som i vanlig ordning står och slipar och fejar på våra båtar så här i vår-rustnings tid. Längtan efter lite värme är stor, den kommer var så säker men inte just nu kanske. Man kan glädja sig åt att ljuset är

här och dagarna är underbart långa. Det känns som man kan se hur långt som helst i detta ljus. Det andra som vi kan glädja oss åt är att vi för första gången på två år kan träffas utan att ta hänsyn till några restriktioner.

Så den 11 juni är det vår sedvanliga sommarträff i Norrviken på Runmarö, dit alla är varmt välkomna! Det brukar alltid vara några deltagare som antingen kommit dit redan på fredagen medan många av oss kommer in vid 14-15 tiden på lördagseftermiddagen. Då blir det trevliga återseenden och nya ansikten att språka med. Det finns alltid tid för att inspektera varandras båtar och lösningar. På kvällen tänder vi grillarna, så ta med dig något som kan passa att äta på bryggan eller klipporna, man vet aldrig var vi kommer att få sitta, då det är en populär hamn. Välkomna!

Håkan

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

Redaktören

Henrik Smitterberg presenterar sin båt och livet med familjen ombord på L28:an ”Pjäsku”, ett fornnordiskt Gotländskt sagonamn.

Sedan följer några rader om och från seglarveteranen Magnus Reslow. Han köpte en L32:a och har legat still i 7 månader för reparationer på Kanarieöarna. Nu väntar nya seglaräventyr.

En ny serie som jag tänkte var bra för både erfarna och oerfarna båtägare handlar om renovering och reparation. I denna följetong kan man få tips och idéer för att hålla sin gamla Laurinare i gott skick. Erfarna båtfixare får berätta hur man gör! En annan informationskälla är Ingarövarvs erfarna båtfixare. Hör gärna av er med tips som kan hjälpa till i djungeln av produkter och möjligheter!

Bladet avslutas som vanligt med en fortsättning på Åke Somnells seglats.

Kathryn

L28 nr 120 - Pjäsku

I denna text tänkte jag berätta om min båt, L28-an Pjäsku. Hon har för närvarande sin hemmahamn längst in i Kyrkviken, Lidingö. Det står dock fortfarande Fårösund i aktern.



På kryss i Fårösund, 2011.

I familjen sedan 1976

Min pappa köpte Pjäsku 1976 av en bekant till honom. Hon låg då vid Långholmen i Stockholm. Hon seglades till Gotland där hon fick sin nya hemmahamn vid Fårösunds Båtklubb.

Jag föddes i januari 1977, således påbörjade jag mina seglingar med Pjäsku vid ungefär 6 månaders ålder.



Undertecknad vid upptagning 1982, platsen är Marinvarvet i Fårösund.

När jag var i femtonårsåldern fick jag förtroendet att segla Pjäsku utan att pappa var med, då oftast i sällskap med en kompis som också var mer eller mindre besatt av båtar och sjöliv. Vi hade båda tagit kusteckparexamen, VHF-certifikat mm, vi var också aktiva i Sjövärnsskåren så vi hade en ganska god grund att stå på.

1995 gjorde vi vår första segling till fastlandet - från Fårösund till Västervik, därefter upp till Oxelösund i etapper, innan vi seglade hem till Gotland igen.

Vi gjorde några fler sådana sommarseglingar. Jag lärde mig också tidigt att segla henne ensam. Jag gillar att kunna vara ute själv, utan att vara beroende av andra - även om det förstås är trevligt med sällskap.

Sedan började vuxenlivet komma i vägen - värnplikt, studier, arbete och annat. Både jag och min kompis Patrik började jobba till sjöss vilket medförde att vi båda var hemifrån i längre perioder.

Några år senare flyttade jag till Oskarshamn där jag började jobba på ett småbåtsvarv. Båten fanns fortfarande på Gotland. Jag fortsatte att segla runt Gotland under semestrarna, när jag inte jobbade. Som båtmek på ett småbåtsvarv var det ingen självklarhet att ha en lång sommarsemester. Min pappa erbjöd 2003 mig och min bror att få köpa Pjäsku till det facila priset av 100 kr. En bra affär! Min bror Fredrik är fortfarande ägare av halva båten.

Båtlivet "börjar om"

2010 blev jag sambo med Mari som lyckligtvis tycker om båtlivet lika mycket

som jag. Vi fick en dotter, Ida, 2012. Ida fick göra sin första segling i början av augusti samma år, då endast en månad gammal. Nästkommande sommar fick vi till ca tre veckors segling i skärgårdarna mellan Västervik - Oskarshamn samt översegling till Gotland. Det gick över förväntan - korta etapper och en del planering krävdes. Hösten 2014 föddes Moa, hon fick vänta så pass länge som nio månader innan hon fick komma ut med båten för första gången. Av olika anledningar blev Pjäsku på land 2016-17.

Ny hemmahamn

Efter två år på land blev det sjösättning igen 2018. Vi hade då flyttat till Lidingö. Det blev en sen sjösättning i slutet av juni och några dagar senare seglades Pjäsku från Fårösund till Lidingö. Följande sommarsäsonger har vi seglat i Stockholms skärgård.



Sjösättning 2018.

Första ägaren

Pjäsku byggdes 1967 hos Arla Plast i Luleå, av den första ägaren Olle Smedmark. Hennes namn var då Aeros.

Några dagar efter vår första upptagning på Lidingö var jag nere på båtklubben och fixade med båten. En äldre klubbmedlem kom då förbi och vi började språka. Han visade ett visst intresse för Pjäsku, och efter en stund berättade han att en vän till honom haft en liknande båt för länge sedan.

-Han hette möjligtvis inte Smedmark?
undrade jag.

-Ja det stämmer, svarade han.

-Då är det den här båten! sa jag.

Det visade sig att de tillbringat ett antal somrar ihop i varsin båt.

Byggd i Luleå

Som de flesta andra L28 byggdes hon som halvfabrikat. Inredningen är traditionell med pentry om BB och kartbord om SB direkt efter nedgången. Därefter Pullmankojer på båda sidor, i uppfällt läge blir dessa ryggstöd för de soffor som finns. Ett fast monterat klaffbord finns något förskjutet åt SB. Innan förpiken finns garderob om BB och toalett om SB.

Motorbyte

Originalmotorn var en Albin O-21. Denna byttes ut våren 1996 mot en Yanmar 1GM. Detta efter inspiration från Anders Lundberg som jag träffade i Fårösund. Han kom dit med sin L28 Vagabond på väg hem ifrån Baltikum. Det var för övrigt där och då vi fick nys om "L28-sällskapet".

2010 var det dags för motorbyte igen. Backslaget hade börjat krångla och motorn hade alltid känts lite svag med sina 7,5 hkr. Jag hade också kommit över en begagnad

Yanmar 2GM20 på det småbåtsvarv där jag jobbat. Det blev ett omfattande jobb där jag byggde ny motorbädd, bytte axelgenomföring mm. Bra att jag skaffat mig en hel del erfarenhet av plastjobb! Arbetet finns beskrivet i "bladet" nr 67-maj 2012.J



Den nya (fast begagnade) motorn förbereds.

Reparation av delaminering

Ett annat plastjobb jag gav mig på var reparation av en delaminering i fördäcket. Det märktes främst genom att däckets knarrade och sviktade när man gick på vissa ställen. Däcket skars upp och distansmaterialet byttes ut, därefter laminerades däckets yta upp igen.



Delamineringen i däcklagad. Nästa steg är topcoat och målning.

Toaletten bytte jag för ett par år sedan. Först hade jag tänkt att montera en ny toalett med rostfri tank. Jag stagvände dock helt i den tanken och monterade en portapotti istället. Hittills har det fungerat väldigt bra, jag gillar att ha enkla lösningar. Det finns alltför många människor med dåliga erfarenheter av dålig lukt, läckande pumpar, stopp i slangar och liknande.

Ny sprayhood och nya segel

Jag beställde också en ny sprayhood/sittbrunnsskapell för ett par år sedan. Vål värt pengarna! Den gamla hade faktiskt hängt med så länge jag kan minnas. Jag berättade för kapellmakaren om dess bedömda ålder, och det var inte utan att han blev lite imponerad. Han ville

inte lämna någon garanti att den sprayhood han levererade skulle hålla lika länge...

Även seglen var i behov av uppgradering, så till säsongen 2021 beställde jag en ny stor och kryssflock från Atta Segel. Vilket lyft!



Segling mot Bullerön, juni 2021.

I övrigt är båten ganska normalt utrustad. En detalj jag är nöjd med är värmaren av modellen Refleks 66. En dieselkamin som fungerar helt utan el. Väldigt effektiv. Den tar dessutom förbränningsluften utifrån.

Namnet Pjäsku...

Just det - namnet då? Det är en vanlig fråga, vad betyder Pjäsku?

“Thor jagar efter trollen eller de i den lägre luftkretsen kringfarande onda naturvättarne. Ett sådant troll, flyende för Thor, heter på Gotland *Pjäsku*, *Tors pjäska* eller *Thorenpjäsket*.”



Björkskärs skärgård, sommaren 2020.

Magnus Reslow inför nya äventyr

I förra bladet berättade jag om veteranseglaren, budgetseglaren Magnus Reslow som gjort segling till en livsstil och yrke. Han har i huvudsak seglat runt i Medelhavet med olika mindre båtar, men köpte sig en L32:a på Kanarieöarna 2021. Den hette då ödesdigert "Corona", så han bytte namnet till "Dhokus 2" efter en obebodd ö i Grekland som han ofta angjort.

Magnus seglade sin Havsfidra 2015 från Limhamn, till Varberg till Kristiansand och sedan vidare till Gran Canaria.

Otur hade han i augusti 2021 med den från Blocket nyköpta "Dhokus 2". Båten köptes på Kanarieöarna 2021 och planen var att segla hem till Sverige via Azorerna, och hämta de sista tillhörigheterna och fortsätta seglingen till Karibien. Men utanför Azorerna skörde 3 segel av 4 stycken ombord. Vindarna var inte starkare än 12-15 m/s. Dessutom läckte båten ordentligt. Ingen storm, ändå skörde segel och en skotwinch slets av. Furlexen

gick också sönder. Enligt annonsen på Blocket var båten klar för Atlantsegling men däremot visade det sig att den "var livsfarlig att segla med"!

Magnus fick vända om till Kanarieöarna och lägga till i hamnen i Santa Cruz La Palma. Där har han nu legat i 7 månader.

"Det har varit spännande månader med vulkanutbrott och åtminstone 15 jordbävningar. Jag har inte varit orolig för egen del. Men tycker synd om de 8000 människor som blivit evakuerade från sina hus och hem. Närmre 3000 hus förstördes. Nu är det lugnt här! Jag har med vänner gjort vandringar i bergen, plockat avocado, papaya, bananer, aloe vera med mera. En höjdpunkt var att åka till högsta berget på 2400 meter.

Har ägnat mycket tid till att renovera båten. Hade turen att hitta begagnade segel i nyskick väldigt billigt. Men har fått skära ner dem till rätt storlek. Jag har 2 industrisymaskiner ombord som jag lever av. Har sytt nya dynöverdrag. Gjort stuvnät för frukt och grönsaker. Slängde ut gas-spis med ugn. Har varit med om 2 explosioner, varav en med dödlig utgång. Nu har jag ett Origo 1500 spritkök. Sen har jag ägnat mycket tid att försöka tätat båten som läckte väldigt på seglingen mot Azorerna. Får se hur det hjälpt på nästa segling. Har nu byggt en flyttbar pump som funkar bra. Jag tog också bort rattstyrningen som tog alldeles för stor plats. Vad jag har kvar att göra är det nya elsystemet och se vad jag kan göra med ankarspelet som inte fungerar.

Nu planerar jag att segla till Mindelo Cabo Verde inom kort. Dessutom har jag hört talas om en ögrupp utanför Guinea-Bissau som heter Bissago islands. Låter som ett

paradis. Där tänkte jag leva på fisk, nötter och frukt samt lite byteshandel med invånarna.

Har träffat en kvinna här i Santa Cruz, hon ska komma och besöka mig i Cabo Verde. Jag har storprovianterat, mycket torkade bönor och linser, ris mm samt konserver. Äter inte mycket kött, men har mycket fiskeutrustning ombord. Även grill och en Abu-rök.”

Tips: Renovering och reparation

En ny följetong där erfarna beskriver olika renoverings- eller reparationsmoment lite mer ingående.

Min första plan var att få svar på några viktiga projekt inför vår-rustningen, men så förstår jag att det kräver svar längre än 5 meningar.

1) Renovera botten, byta gammal bottenfärg Vilken färgtyp rekommenderas nu? Är det olika rekommendationer på västkusten jämfört med östkusten eller i Mälaren?

2) Polera fribord och ovan däck. Maskiner som är bra, eller vad rekommenderas

3) Riggens översyn, vad bör man göra och hur ofta?

4) Byta en gammal motor mot en elmotor- Håkan har berättat hur han gjorde i detta nummer.

5) Hur håller man den gamla dieselmotorn i sjyst form?

6) Hur tvättar man insidan enklast, gamla kölsvin som luktar unket?

7) Hur sätter man på en dysa, vilket material väljer man och kan man göra detta själv?

8) Ankarspel i fören, hur sätter man den i ett befintligt peke, är den elektrisk, kan man använda luckan i fören?

9) Plasta hål eller sprickor, vi har ett avskavt däck där fibrerna framträder, kan man plasta på, bör man göra det själv eller lämna bort?

10) Fernissa trädetaljer på utsidan av båten. Hur många gånger, svårt att komma åt att slipa? En del förespråkar att olja in – vad är bäst för att bevara båten i originalskick?

.....

Säkert finns det många fler projekt, som bara ni där ute med erfarenheter kan beskriva. Jag ser fram emot fina projektpresentationer till nästa nummer./Red

Håkan Lundgren berättar nedan om byte av motor från diesel till el. Dessutom några hållpunkter inför vår-rustningen.

Vi har nu haft vår el-motor från Golden motor på 10 kilowatt vilket motsvarar de 25 hk som vår tidigare diesel hade. Electro-mobil levererade komponenterna och lärde oss att tänka lite annorlunda. Eftersom med en elmotor behöver man det och vi kan se att de fick rätt då vi nu förhåller oss på ett annat sätt idag mot tidigare gällande motorgång. Tidigare när vi hade en dieselmotor var räckvidden ca 45 timmar i 5,5 knop och det var ganska enkelt att tuffa runt för motor så fort vinden blåste emot eller om det inte gick tillräckligt fort. Idag har vi betydligt kortare räckvidd eftersom vi valt att endast ha förhållandevis lite batterikapacitet dvs 4x90 ah litiumbatterier som klarar ca 6

timmar á 3 knop. Det är svårt att säga hur långt man kommer eftersom det är en mängd olika förhållanden som påverkar detta. Är botten ren eller smutsig, med eller mot ström, medvind eller motvind, fart osv. Men det har nog blivit så att man alltid sparar på elen eftersom den kan behövas vid ett annat tillfälle så man seglar betydligt oftare på samma sätt som vi gjorde för många år sedan. Idag är vi tillbaka i samma anda och lägger ofta bara till och från för motor och hissar segel direkt. Det fina är att när vi seglar i ca 4 knop så räcker kraften till att få vår tvåbladiga propeller att rotera och då laddar den upp motorbanken. Ex. har vi gått 1 timma så tar det 3-4 timmar att få full spänning igen vilket är riktigt skönt och gör att man har nya krafter att utnyttja vid nästa tillfälle.

Det låter heller inte mycket om en elmotor vilket gör att det är mycket behagligt att sitta och prata medan man tuffar på, känns lite som när man är ute och ror eller paddlar. Servicen av motorn är minimal, kolla så att alla skruvar och muttrar sitter som de skall, fetta in lager, kolla spänningen och sen är det klart att starta på våren eller vinterförvaringen inför vintern.

En annan skön detalj är att man slipper all dålig lukt som hör ihop med en förbränningsmotor där det nästan alltid luktar från bränsle eller avgaser, motorrummet är också alltid rent och fint.

Den gamla motorn vägde 230 kg plus startbatteriet (18 kg) och en massa kylslangar och annat som tillhörde marteck färskvatten kylningen. Nu väger motor inklusive batterierna laddare under 80 kg- Detta gör att vi har en betydligt roligare båt att segla mot tidigare då hon nu dansar fram över vattnet på ett helt annat sätt mot tidigare. Det är viktigt att hålla mer vikterna i ändskeppen och sträva efter att få vikterna så nära mitten och långt ner som möjligt för att få bästa seglingsförmåga. Vill man ha bättre

räckvidd kan man plussa på en batteribank till och placera den ex. där gamla tanken låg.

Hoppas att detta inspirerar fler till att skaffa el-motor.

Här följer några tips inför vår-rustningen :

- Tvätta av hela båten både inuti och utanpå
- Motorn. Skapa en lista för dina viktiga punkter på motorn så som kontroll av impeller, vattenavskiljaren, oljefilter, slangar, bottengenomföringen till kylvatten. Kontrollera att det finns fett i propelleraxelns genomföring och eventuella lager.
- Kök o värmare. Kontrollera gasolledningarna och läckindikator. Kontrollera att bränsleledningarna till värmaren är hela och att returen rinner som den skall.
- Elen, kontrollera batterispänning och batteriernas kondition. Titta på säkringarna så de är fria från oxid, Lyser alla lanternor.
- Kontrollera förtöjning och ankarlinor, släng eller ta bort de som inte håller måttet.
- Rigg, smörj upp vantskruvarna, se till att det går lätt att låsa dem och det finns riggbultar med bra saxpinnar eller låsringar.
- Segel, gå igenom seglen. Laga slitna sömmar eller tejpa för att skydda dem på utsatta ställen. Ersätt gamla telltales.
- Navigation och säkerhet. Kontrollera datumet på nödraketerna och byt ut om de har gått ut.

Håkan Lundgren
073-6406138

Bosse Jernberg beskriver i korthet och två bilder hur han satt sitt ankarspel i fören.

CQR är en skotsk tillverkare av smidda plogankare. Så det är helt enkelt en rulle för kättingen/lina som jag lät svetsa för 20 år sedan och som underlättar att släppa, ta upp och förvara ankaret på. Om jag vill montera ett elektriskt ankarspel fram så skulle jag försöka låta min rulle sitta kvar.



Bosse Jernberg har även två tips om en dysa och och trappsteg på roder.

Tips:

1. Min dysa i rostfritt sitter på rodret så att den fångar upp propellervattnet och ger oerhört mycket bättre styrförmåga vid motorgång i låg fart. Från stillaliggande i 10 m/s i sidvind behövde jag 40 m för att kunna svänga upp mot vinden utan dysa, med dysa börjar båten svänga direkt vid motorpådrag. Lite data: diameter 420, längd 200 och tjocklek 3 mm, fäst med genomgående bult i rodret. Längden är beroende av rodrets utseende, jag valde största möjliga längd.





2. Jag har monterat trappsteg på rodrets akterkant för att få två steg under vattnet vilket underlättar ombordstigning från sjön. Det är ingen lättanvänd badstege men den ger en möjlighet att ta sig ombord och den sitter alltid på plats. Längd 280, bredd 140 och tjocklek 3 mm vilket är för litet om man inte svetsar längsgående stöd under. Skulle jag göra om trappstegen skulle jag satsa på tjocklek minst 5 mm.

Jag har monterat trappstegen i dysans överkant resp. dysans underkant vilket i någon mån förstärker dysans effekt.



Valberedningen söker nya medlemmar till styrelsen

Vid årsmötet i november 2022 avtackas flera i styrelsen efter lång och trogen tjänst och nya medlemmar ska väljas in:

Ordförande – Håkan Lundgren ersättes

Redaktör – Kathryn Arnborg ersättes

Kassör – Roland Andersson ersättes

ny Valberedning Henrik Smitterberg och Torkel Arnborg ersättes

Medlemskap i Laurinkostersällskapet.

Vill du bli medlem?

Årsavgift 150 kr betalas till plusgiro 4683575-7.

Påminnelse om betalning!

Med Miss My jorden runt

Etapp 23: Cocos Keeling till Indien

Cocos-Sri Lanka

Om man - som vi - väljer att gå den "yttre" vägen via australiska öarna Christmas Island och Cocos Keeling mot Indien, är det erfarenhetsmässigt lämpligt att lämna Cocos i slutet av oktober. Detta för att vara på Sri Lanka en eller ett par veckor in i november. Cyklonrisken är då fortfarande minimal från Cocos upp mot ekvatorn och närmare Sri Lanka, där sydvästmonsunen har börjat avta i styrka - för att lite senare upphöra helt och övergå i vinterhalvårets nordostmonsun. Den östgående "motströmmen" kring ekvatorn har då också vanligtvis avtagit i styrka och bör inte förorsaka nämnvärd avdrift.

Detta är förutsättningarna när vi onsdagen den 21 oktober på eftermiddagen lämnar Cocos Keeling. Jag har tidigare samma dag diskuterat situationen med "väder-mannen" på Cocos Flight Service och i allt väsentligt fått situationen bekräftad. Vi, liksom de flesta andra långseglarna, väljer alltså att i stort sett gå "raka spåret" mot vår destination. Vi styrks i den uppfattningen av information jag fått från Lady Rosi, som ju gick fem dagar tidigare. De hade valt en västligare kurs, men stött på hård nordvästvind relativt snart.

Kring Cocos blåser passaden frisk från sydost. Det är en härlig segelvind för oss – om än ganska gripigt efter en period av stillaliggande. Vi passerar strax väster om North Keeling Island cirka 16 sjömil från Direction Island – där resterna av tyska kryssaren Emden ligger. Holländska Klepel går före oss och försvinner borta vid horisonten just som det mörknar.

På torsdagen fortsätter den fina passadvindsseglingen. Vid middagsspositionen – efter 20 timmars segling - har vi hunnit 134 sjömil från Cocos. Vi möter solen på dess väg söderut! Det blir traditionellt ärtsoppa – men ingen av oss är pigg på att stå nere i "byssan" och grädda pannkakor.

Det går lite knackigt med radiokontakten hemåt. Jag får i alla fall igenom vår position och tar emot meddelande om att Börje och Armi åker till Grekland imorgon, så nästa QSO med Börje torde bli den 2 november. Birgit skall vara i Luleå under allhelgonahelgen – alltså om en dryg vecka.

Det är natten till fredag – och det "går som tåget". Jag är uppe då och då och kollar kursen men behöver inte göra en enda korrigerig, så jag bryr mig inte om att purra Olof. På morgonen ligger en flygfisk i sittbrunnen – stor nog att steka till frukostmackan.

Fredagens middagssposition är: S 8° 47' / E 93° 29' - och vi har gjort dygnsetappen 150 sjömil. Inte dåligt!

Klockan 14.20 möter vi en båt på sydsydostlig kurs. Det är en gammal skorv med en konstig uppbyggnad akterut som verkar ha lite slagsida åt styrbord. Den guppar hårt i motsjön. Den girar mot oss – och det känns lite otrevligt när man möter sådana här mindre förtroendeingivande saker. Jag försöker anropa på VHF men får inget svar. Ganska nära oss svänger den tillbaka på ursprungliga kursen.

Framåt fredagskvällen hårdnar vinden och sjön blir ännu grövre. Hittills har vi haft samma segelsättning sedan Cocos – full stor och kryssflock. Det är jobbigt att

reva i medvinden, så vi låter det vara och hoppas på att det lugnar ner sig. Vilket också sker senare på natten..

Lördag 24 oktober. Två månader till julafton! Vi byter till dubbla genuor och tar ner storen. Fortsatt god fart i fint väder. Middagsposition: S 7° 07' / E 91° 40' - och ännu bättre dygnsetapp: 152 sjömil.

Jag försöker få kontakt med mina hemmastationer – men det är hopplöst. Det pågår en "ARRL-contest" på SSB-bandet i helgen. Det är en sorts tävling där det gäller att avverka så många QSO som möjligt inom en angiven tidsrymd. Det är alltså nerlusat på bandet och "nyttotrafiken" blockeras. Jag har inte riktigt begripit finessen.

Redan på natten till söndag – 25 oktober - börjar vinden avta och seglen slår irriterande då båten rullar i dyningarna. Norrut kan vi se blixtar på himlen. Luften känns fuktigare. Alla tecken tyder på att vi närmar oss "doldrums-bältet" med byar och variabla vindar kring ekvatorn. Det verkar vara slut på passadvinden. Nå – kanske inte helt – den återkommer fastän svag senare på söndagen. Vi får vara tacksamma att slippa motorgång – även om vi nu har diesel så det skulle räcka fram till Sri Lanka.

Det är varm och fuktigt och Olof råkar tappa vår badhink. Vi hittar dock ytterligare en i skrymslena, som vi fixar till. Man behöver kunna hålla vatten över sig när solen gassar från zenit.

Söndagens middagsposition: S 5° 45' / E 90° 00'. Dygnsetappen är måttliga 128 sjömil.

Jag har hyfsad radiokontakt med Pelle, Len och Gunnar i Svärdsjö på telegrafi. På SSB-bandet skulle vi ha QSO med Kjell i Grillby, dit Olofs mamma planerat att åka. Tyvärr pågår "contesten" och vi får ingen kontakt.

På måndagsmorgonen drar det ihop sig till rejäla regnskurar med åska. Vinden vrider och vänder hela dagen och det blir tätt mellan segelskiften. Delvis får vi ta till motorgång. På eftermiddagen stannar vinden på sydväst och ösregnet avtar. Olof bakar bröd i fukten och skumpandet. Och det är inte bara ätbart – gott också. Duktigt gjort!.

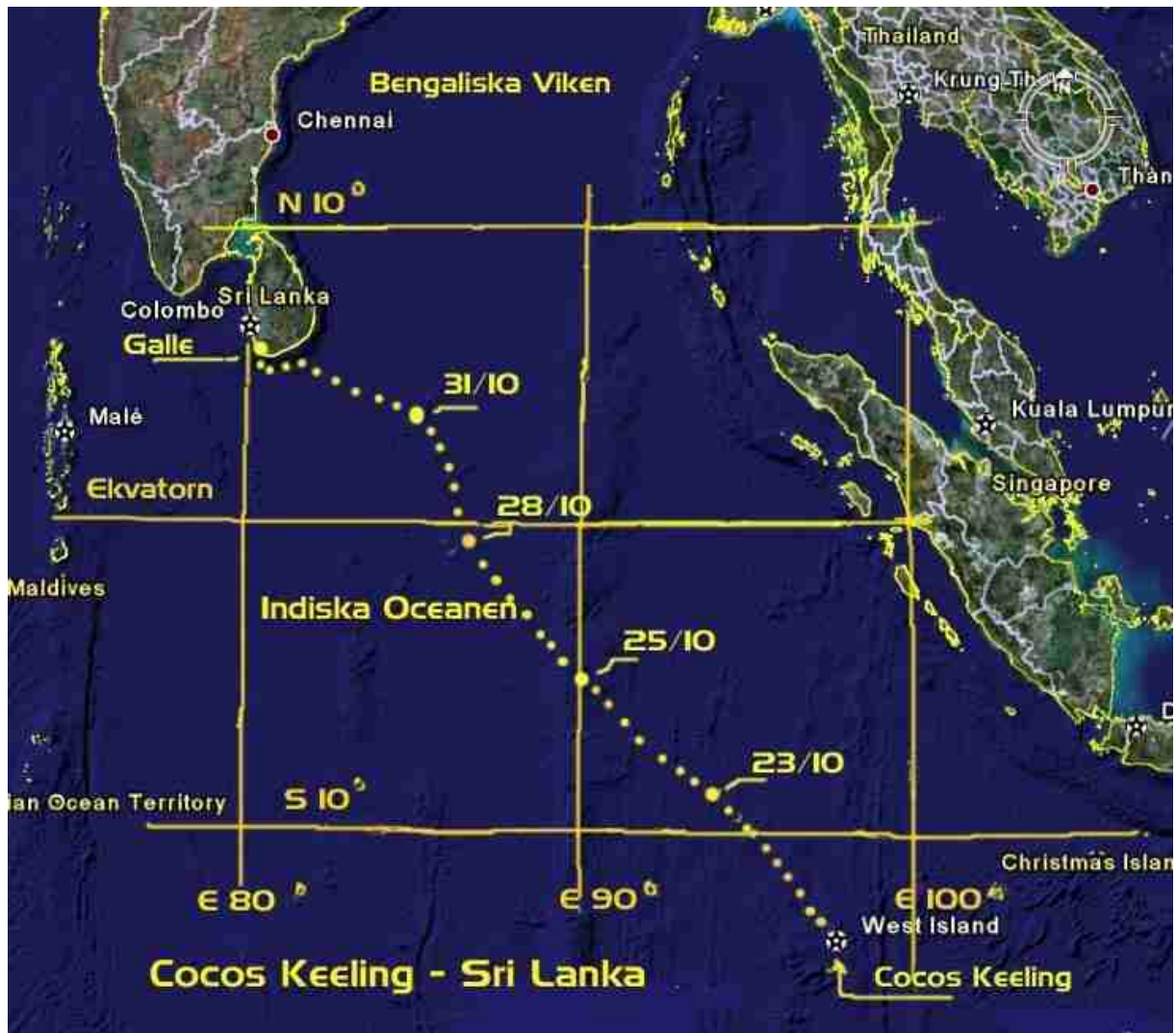


Under natten till tisdagen – 27 oktober - vrider vinden ytterligare och stannar på nordväst. Det betyder att vi tvingas till bidevindsegling på en kurs, som ligger 340° i stället för de 320° som bär mot Galle.

Tisdagens middagsposition är: S 2° 45' / E 87° 33' och dygnsetappen har nu minskat till 102 sjömil.

På kvällen möter vi en, som vi tror, mindre regnskur. Det visar sig emellertid vara inledningen bli den våtaste natten dithills. Mycket kraftiga vindbyar kastar Miss My

än hit än dit och emellanåt verkar framfarten våldsam i mörkret. Regnet vräker ner i ett veritabelt skyfall. Vi byts vid tätt i sittbrunnen – men trots regnställ blir vi totalt genomblöta. Det blir kallt trots närheten till ekvatorn och vi drar på Helly-Hansentröjorna under regnställen för att kunna hålla värmen.



Regn och bläst lugnar sig frampå onsdagsmorgonen men nordvästvinden blåser envist och sätter oss allt längre öster om vår kurslinje. Vi börjar ana att vinden också underhåller den östliga ström (Equatorial Counter Current), som vi hoppats slippa.

Försöket vi gjorde på Cocos att täta läckan på styrbordssidan hade uppenbarligen inte lyckats - vatten kommer in när vi nu konstant lutar åt den sidan. Dynor och böcker våta. Vatten i matboxen.

Det är fortfarande helmulet – men en del cumulusmoln skymtar i nordväst, så det gråtrista kanske spricker upp. Jag är förvånad över den mycket stabila väst- till nordvästvinden – det borde vara lättare och mer variabla vindar i doldrumsområdet.

Middagsposition onsdag 28 oktober: S $0^{\circ} 57'$ / E $86^{\circ} 57'$. Dygnsetappen är 114 sjömil. Positionen är en besvikelse – vi har blivit satta kraftigt åt öster och går nästan på nordlig färdlinje på förmiddagen. Vi gnetar vidare och hjälper till med motor för att inte driva iväg bortåt Sumatra.

Jag har "radiokör" på kvällen med Henry i Darwin samt Len och Pelle hemmavid. De hör mig lite knackigt uppe i SM-land. Just när kommunikationen börjat ropar Olof att en stor motorbåt styr rakt mot oss. Jag sänder "vänta" och rusar upp i sittbrunnen. Vi ser båda sidolanternorna på båten snabbt närma sig och försöker svänga undan. Båten stannar upp cirka 30 meter vid sidan om oss. Den är omkring 35-40 meter lång, men omöjlig att närmare identifiera i mörkret. Det kan möjligen vara något slags patrullfartyg. Men mitt ute på Oceanen? Radioanrop på VHF-radio och morsesignaler med lampa ger inget gensvar, vilket vi upplever lite konstigt. Jag rapporterar till Henry vad som händer och går åter upp i sittbrunnen. Därifrån hör jag Henry i sin tur telegrafera vidare hem till Len - och en dialog utspinner sig mellan Hultsfred och Darwin. Len: "Det är säkert pirater." Henry: "Inte troligt så långt ut från Indonesien, verkar mera vara militär båt." Len: "Då är det nog en ryss" - o s v. Efter tio minuter sätter båten fart och försvinner åt nordväst utan att vi fått klarhet i vilka de är eller vad de ville. Ett lugnande besked går hem via Darwin. Vi ser samtidigt långt uppe i nordost ett stort fartyg på nordlig kurs – motorbåten styr iväg däråt. Vi diskuterar olika teorier en stund.

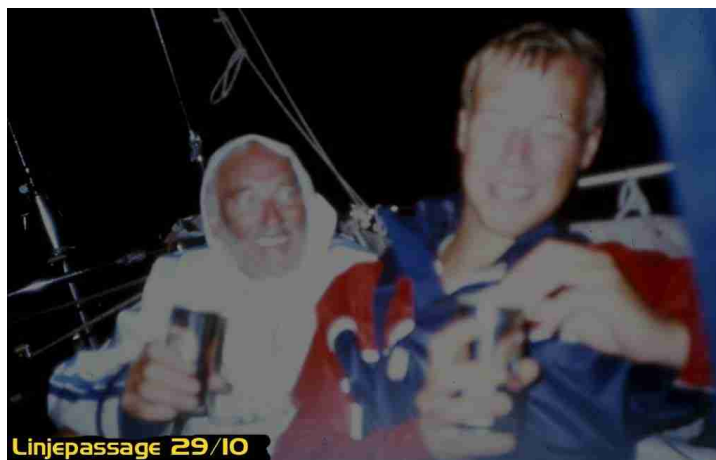
Senare samma natt ökar vinden till styv kuling från västnordväst. Vi ser hur en söm i det revade storseglet börjar spricka upp. Med gemensamt slit får vi ner seglet i sittbrunnen och fortsätter för enbart stormflock hela natten. Vid midnatt passerar vi ekvatorn. Det är Olofs första passage, så jag hade tänkt mig en liten dopceremoni. Vi sitter båda och hukar uppe i sittbrunnen. Dopet svarar Neptun själv för genom rejäla saltvattenduschar - och jag hjälper i någon mån till genom att hålla citronsoda i håret på Olof.

På torsdagsmorgonen konstaterar vi att vi gått rakt norrut under natten. Jag sitter sedan och syr på storseglet ett par timmar i kontinuerlig saltvattendusch. Under eftermiddagen bedarrar vinden något. Vi kämpar upp storen igen och kan sedan med "Yannes" hjälp åter hålla upp i stort sett mot Sri Lanka.

Vi bedömer att vi har en motström på nära två knop – men loggar cirka fem, så vi rör oss mot målet! Några timmar senare verkar avdriften ha avtagit något, så vi hoppas på att vi passerat den värsta "strömfåran".

Men samtidigt mera elände: dieselolja i kölsvinet. En förskruvning i bränsleledningen har lossat och 10 liter av vårt dyrbara drivmedel har försvunnit.

Fredagen den 30:e. Fortsatt motström, som har försämrat vårt läge. "Middagsfixet" är åter en besvikelse: N 1° 24' / E 85° 36' - med dygnsetapp 75 sjömil. Vi börjar fundera på alternativ. Att gå längre upp mot Bengaliska bukten verkar inte tilltalande - tyfonsäsongen är ännu inte överstånden. Bättre då att gå österut - Sumatras norra del ligger på cirka 500 sjömil avstånd. Men då skulle vi få tillbringa en månad där och vänta på nordostmonsunen. Nej - vi kämpar vidare! Det är vid middagstiden 425 sjömil kvar till Galle – vilket vi bör klara på dryga 5 dygn. Vi har nu



diesel kvar för 120 timmars gång – alltså ingen marginal om vi tvingas motra hela tiden.

Det klarnar upp på fredagskvällen med halvmåne och fortsatt bidevindsegling med motorstöd.

Lördagen förflyter till stor del under motorsegling cirka 15-20° ur kursen. Dygnsdistans till lördag är lusiga 59 sjömil. Loggen indikerar 102 sjömil, vilket betyder cirka 2 knops motström. Strömmen verkar så småningom avta något - och Olof kommenterar: "Hela oceanen kan ju inte hålla på att strömma österut med flera knop." Kursen pekar mot Sri Lankas ostsida - alltid en ljusning.

Söndag 1 november. Blöt och tråkig dag med vind som växlar kring ett antal regnbyar - ibland snor den runt hela varvet. Middagsposition: N 3° 17' / E 83° 56'. Vi har gjort 83 sjömil senaste dygnet.

Jag passar på att ta en tupplur på eftermiddagen och Olof har vakten. Jag vaknar till av att det är ovanligt lugnt och stillsamt. Vi går i medvind och Olof sitter i sittbrunnen och sjunger "en sjöman älskar havets våg...". Men så hörs ett utrop av besvikelse (Olof svär inte...), Han har gått på kontrakurs! Vi enas om att den korta stund av lycka han upplevt var en äkta falsk glädje.

En annan äkta anledning till glädje: Jag "hittar" 10 liter diesel, som jag inte visste om! Herren tog och Herren gav....

Hela radiogänget följer vår färd med spänning. Saltvatten förorsakar dock korrosion och överledning i elektroniken, så jag får inte ut full effekt ur radion. Men Per i Malaysia och Henry i Darwin hör mig och vidarebefordrar till grabbarna hemma i Svedala. Jag lämnar "ETA" – bedömd ankomsttid – onsdag till Sri Lanka.

Det drar ihop sig till ännu en blöt natt. Vi får dock en något positivare vindkomposant, så kursen kan hållas ganska skapligt.

Måndagen den 2 november. Uthållighetsprovet fortsätter - men vi är på gott humör trots vatten både i och utanför båten. Matlagningen blir minimal. Jag lyckas dock koka morgongröten samtidigt som jag svabbar upp i matboxen, där en burk mjölkpulver gått upp och innehållet blandat sig med saltvatten. En härlig soppa! Middagspositionen är N 4° 22' / E 82° 42' och cirka 180 sjömil återstår till det hägrande målet. Men vindökning igen och byte till stormflock.

Måndagskvällen medför en förbättring. Regnmolnen lättar och vi byter ut stormflocken mot kryssflock. Visserligen på gränsen för att vara drägligt - men vi måste stå på hårt för att inte tappa höjd. "Styrman Karlsson" styr utan korrigeringar och vi sover bra under natten.

Tisdagsmorgon och 95 sjömil kvar - plus en del för kryss mot slutet. Det är tätt mellan byarna och mycken segelexercis. Olof är duktig både med jobbet uppe på fördäck och att fixa något att stoppa i magen! Sömmen på storseglets akterlik har gått upp ett stycke. Jag försöker tejpa som provisorium - men Neptun tycker det är larvigt och jag blir grundligt duschad.



Vid middagstid ser vi något underligt vid horisonten. Det visar sig så småningom vara en råseglare, "Shahib Oman" på väg från Colombo till Penang. Vi utbyter hälsningar på VHF-radion och sjunger naturligtvis "Vi mötte ett skepp..."

Jag pejlar radiofyren vid Galle (KGL, 395 kHz) i 10° om babord och på eftermiddagen siktar vi Sri Lankas sydkust mellan ett par regnskurar. Jag skriver i loggboken: "Tjo – vi har klarat det!" Vi lyckas dock inte riktigt hålla upp förbi fyren Dondra Head vid sydvästspetsen - men klarar oss med ett slag åt sydväst på ett par timmar. Bättre än vi vågat hoppas på. Vi går genom den täta fartygstrafiken söder om Sri Lanka – och passar på att snacka på VHF med både en japan och en australier - "Australian Star". Det känns som att vara i civilisationen igen.

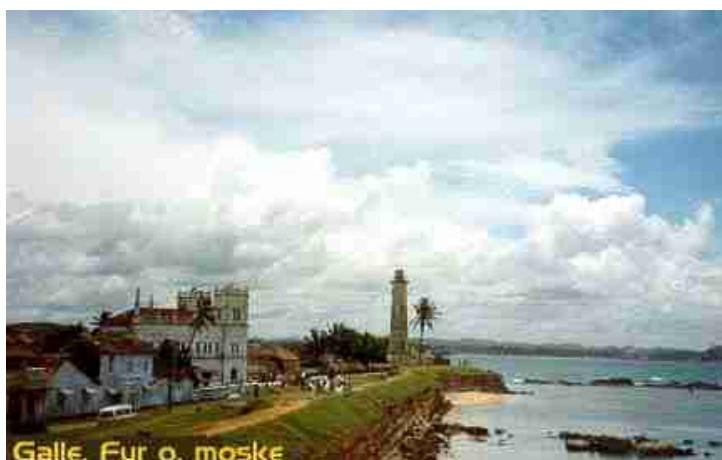
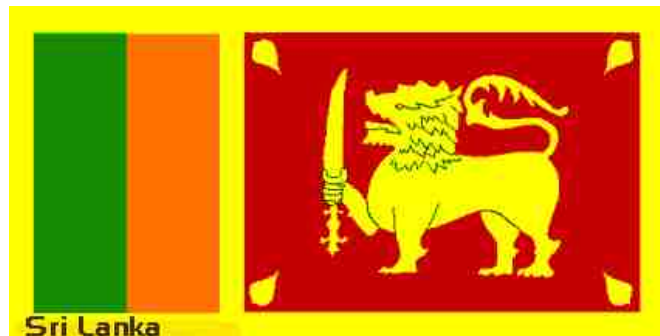
Onsdagsmorgonen den 4 november får vi en avskedshälsning av Neptun - en by och en körare just när vi styr in i den breda bukten mot hamnen i Galle. Men vad gör det - vi är framme! Efter nära 14 dygn - varav fyra lätta och 10 våta med konstant bidevindsegling.

I Galle

Ortsnamnet Galle sägs vara uppkallat av portugisiska sjömän, som någon gång på 1400-talet sökt skydd i hamnen. De hörde tupper gala "galo" på portugisiska. Portugiserna erövrade hamnen från "Sinhala-kungarna" 1587 och byggde ut ett fort, som de kallade "Santa Cruz". Hamnen och fortet erövrades 1640 av en holländsk flotta och utbyggdes ytterligare. Det holländska arvet märks – många byggnader och platser bär fortfarande holländska namn. Galle togs över av britterna 1790. Fortet finns idag på världsarvslistan - och oavsett språket fungerar tupperna fortfarande som "uppväckare".

Vi välkomnas till Galle med sötvattensdusch och morgonkaffe av Siv och Roger på Lady Rosi. Det kompenserar en hel del...

När vi sedan jämför vår "prestation" med andra seglare kan vi känna oss ganska nöjda. "Klepel" kom fram tre dygn efter oss - en stor australisk båt behövde 16 dygn och en kanadensisk 34-fotsbåt hade hållit på i 22. Bara 38-fotaren Lady Rosi var snabbare - 12 dygn.



Alla hade vi dock överraskats av den hårda och konstanta monsunen från nordväst och den därav följande ostliga strömmen. Men statistik är en sak - verkligheten ofta en annan. Vi avvaktar nu nordostmonsunen för att gå vidare via Indien mot Röda Havet. Och tycker att vi haft vår beskärda del av bidevindsegling för ett bra tag.

Jag läser i Lucas "Cruising Guide" beträffande regler och kostnader för besökande småbåtar, att Sri Lankas regering "i all sin missriktade visdom är övertygade om att alla besökande seglare är både knarkhandlare och rika". De har därför introducerat "Section 37, Act 51 från 1979" som innebär att alla besökande båtar betalar 66 US\$ per månad i hamnavgift. Det är dessutom obligatoriskt att anlita en agent som mellanhand till myndigheterna. En sådan kan gå loss på 200 US\$ - om man inte väljer rätt person. Den ende rätte i Sri Lanka finns här i Galle - och heter Don Windsor!

Hamnkaptenen och karantänspersonen kommer ombord. Inga problem. Tullen måste vi besöka på kontoret, så vi knallar upp efter lunch. Chefen är "ute", så jag måste återkomma. Samma sak gäller passpolisen. I stället går vi och "anmäler" oss hos Don Windsor. Han är en institution som "agent" för långseglare här i Galle. För en engångsavgift av 50 US\$ tar han hand om "det mesta". Verksamheten driver han från sitt hem tillsammans med sina många barn - de flesta döttrar och i tonåren. Don W är en angenäm bekantskap - han klarar allt med myndigheterna, fixar transporter, ordnar utflykter, skaffar utrustning mm. Hans hem står till förfogande - här samlas "långtradarna" för att ta en drink eller - om man så önskar - äta middag för en rimlig kostnad. Don W är i grunden affärsman - handlar med smycken. En verksamhet han fortfarande bedriver.

Efter Don W går vi till posten. Olof har 15 brev - och jag ett! Det är från Birgit och innehåller 60 US\$. Jag vet att ytterligare ett med samma summa har sänts tidigare. Bara att vänta och se.

Vi blir bjudna på lunch på Lady Rosi. Köttbullar - mums! Så sitter vi länge och utbyter erfarenheter från överseglingen. Vi försöker nå SM-gubbarna med Rogers radio och hör både Pelle och Börje ropa - men de hör inte oss.

Så är det skönt kunna sova utan att behöva upp och ändra segel stup i ett.

Vi börjar så "återhämtningen" med att ankra om - Danforten har draggat. Vi tvättar en del ombord - skönt med obegränsade mängder sötvatten. En del "större" tvätt tar vi till Don W. Vi ordnar även klareringen med "immigration". Tillsammans med Järsäters tar vi en promenad i Magalle, som "byn" innanför hamnen heter. Rosita blir alltid omsvärmad. Folk är vänliga och glada - de flesta troligen ganska fattiga.

Jag fortsätter försöken att få radiokontakt - men fortfarande knackigt. Per/9M2FP och Henry/VK8HA transiterar dock som vanligt. Henry får lite "fnatt" och meddelar att vi lämnade Galle igår och har nu hårt väder till sjöss. Per lyckas rätta till honom. Börje har hälsningar och förmaningar från Birgit: Se upp för ficktjuvar!! Hon har också sänt kolvringar och packningar till motorn. Bra service!

Fredag 6 november. Fortsatt arbetsdag. Lådor och fack skall torkas ut - och de flesta "småfel" åtgärdas. Återstår läckaget på styrbordssidan, som är vårt "stora" fel.

Olof är iland för att skölja en del saltbemängda kläder. En kille i hans ålder kommer fram och börjar snacka. Olof förstår inte vad det är fråga om förrän killen börjar tafs på honom och vill bli kysst! Olof kommer snabbt ombord - en smula chockad. Han vågar sig inte tillbaka ensam, så jag följer med. Vi är båda i

tvättlokalen, då en ung man dyker upp i dörren. Olof är nu i inre delen av utrymmet – och av den beskrivning jag fått tror jag att det är samma person som tidigare. Jag tycker det är lika gott att skrämma iväg honom direkt, så jag hotar med vissa åtgärder som kan medföra sjukhusbesök och råder honom att försvinna snabbt. Killen ser moloken ut och lommar iväg. Jag tog nog i lite i överkant, för det visar sig att det inte alls var den som uppvaktat Olof. Jag säger till Olof att nu är det bäst att han klarar sådana här problem utan min inblandning.

Så en glädjande tilldragelse – brev nummer ett med 60 US\$ har anlänt. Det har tagit 15 dygn mot fem för brev nummer två. Man skall inte ge upp hoppet!

Vi blir inviterade på middag till Don W imorgon. Det är bara svenskar – de övriga får betala påpekar han.

Fredagens middag äter Olof och jag på Hotel Closenburg. Vi möts av den verkliga kolonialstilen och –andan. Det är stort och pampigt och vi blir upppassade av barfotakillar i vita kläder. Kyckling med pommes frites och sallad plus dricka för cirka 15:- SEK/per person!

Lördag 7 november. Jag tycker det är dags att ta itu med amatörradion – den har varit vissen en tid. Putsar kontakter, blåser på "dunderolja" och byter slutrören. Skarvkontakter till koaxkabeln är "obra" och anslutningar behöver lödas om. Lödkolven brinner sönder och jag får låna Rogers. Jobbet tar tid – och jag hinner inte testa innan vi skall iväg till Don W på middag. Det är ett trevligt partaj - god och riklig mat och så mycket arrak man vill ha – eller tål.

Under dagen har holländska Klepel med Nico och Hanni anlänt. De gick ju ut från Cocos samtidigt som vi – och har haft det kämpigt. Värsta etappen under fem års segling, säger Nico.

På söndagen bjuder jag Järsäters på lunch-middag på Closenburg. Det går ju an att bjuda flott när det är billigt! Framför allt så uppskattas det...

Radion testas med "Malaysia-Per" – som är verkligt flitig. Hyfsad signal ut, så gårdagsjobbet var inte helt bortkastat. Även Roger hänger med på SSB-snacket.

Måndag 9 november – och tidig revej för att hinna med buss och tåg till huvudstaden Colombo. Klepels besättning följer också med. Tågresan blir en skakande upplevelse, som tar tre timmar enkel tur. Huvudändamålet är att köpa US\$ i resecheckar. Olof köper en "dykarklocka" för en 50-lapp. På återresan "träffar" vi en person – Nihal Fernando – som i Galle tar oss med till ett ädelstenssliperi. Vi får en lektion om stenar. "Säljaren" Mohamed Azar övertygar oss sedan

– på ett skickligt sätt – om det fördelaktiga i att investera i de finaste stenarna de har – kornblomsblå safirer. Jag köper tre stenar om sammanlagt 4,4 karat för cirka 4500:- SEK. "På köpet" får jag två granatstenar - månadssten för januari, så det passar ju för Birgit. Olof köper en safir om drygt en karat.



Olof väntar på buss i Galle

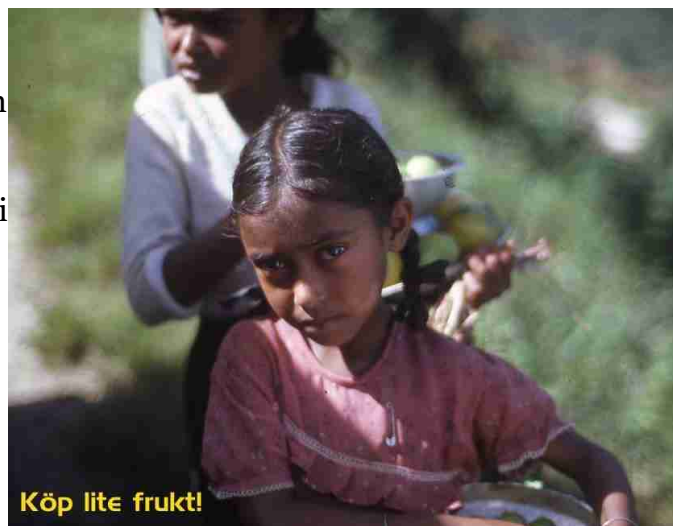
Därpå fortsätter köpandet – nu hos Don W. Det är ett armband och en ring med fina små safirer – som jag tidigare reserverat. Det blir en gåva till Birgit för den kolvringsats som hon skickat och nu har anlänt. Det tog endast fyra dagar från Sverige.

Vi har nu klarat av det mesta som kräver åtgärder på båten och för att ha en – förhoppningsvis – trevlig tillvaro på Sri Lanka i ungefär ytterligare tre veckor. Det är vad vi bedömer rimligt för att den torra vintermonsunen – från nordost - skall ha etablerat sig någorlunda stabil över Arabiska Sjön.

Vi tillbringar en hel del tid hos Don W. Som regel äter vi middag där varannan dag – som vi givetvis betalar för. Övriga dagar blir det oftast på Closenburg – vi tycker båda att det är skönt med avbrott i matlagningsbestyren.

Don´s svärdotter hjälper oss med segelreparation – både storsegel och stor får en rejäl översyn. Hon tillverkar också gästflaggor av alla de slag – jag beställer ett tiotal.

Det blir nu gott om tid över för diverse sightseeing. Galle centrum ligger ett stycke från hamnen, så det blir en lagom promenad. Har vi saker att bära tar vi en ”bemo” – trehjulstaxi – tillbaka för en tia. Ett problem när vi ”går på stan” är att vi alltid har en svans av yngre killar efter oss. De vill sälja tjänster eller prylar – och oftast bara tigga pengar. Det är i det närmaste omöjligt att skaka av dem – även om Olof försöker se riktigt arg ut. Några små söta flickor får dock hjärtat att smälta...



Det är nu ganska oroligt på Sri Lanka. En dag smäller en bilbomb i Colombo med följd att många människor dödas. Dessutom förekommer en massa sabotage runt om i landet på järnvägar, kraftnät etc. Bland annat här i Galle, som blir strömlöst en dag. Don W uppmanar oss att ha tankat och klart att hastigt lämna Sri Lanka om det skulle bli ännu värre här nere.

Några dagar går och det verkar åter lugnare. Vi diskuterar alternativa vägar mot Röda Havet. Det är lite för långt att gå direkt, så vi tycker att Cochin på Indiens sydvästkust är lämpligt som avstamp mot Aden. Vi får inte medhåll av alla – en del verkar avskräckta av Cochin på grund av myndigheternas avoghet. Jag läser ett brev hos Don från amerikanska båten ”Tola”, som gått till Goa – lite längre norrut än Cochin. Inga problem där – men det krävs en agent för att klara pappersexercisen.

Torsdag 12 november kommer två ”nya” båtar in. Det är ”Roama” från Melbourne med Doug och Yvonne samt dottern Kathe, som vi träffade både borta i Queensland och på Cocos - och en fransk båt. Schweizarna Peter och Rita har lämnat Roama och åkt hem – Rita hade fått ont i ryggen. I stället har de två norrmän från Svanhild, som av någon anledning mönstrat av. Roama hade haft 13 dygn från Cocos – och ungefär samma ”skitväder” som vi. Svanhild ligger nu långt österut och kämpar för att komma till Sri Lanka.

Ännu en L-28:a ligger här i Galle – hon är svensk och heter Nicolina. Vi har inte sett till någon ombord – men får besked av Don. Det är två ägare till båten – dels Lennart Thålin, som är hemma i Göteborg – dels ”skepparen” Steve Konya, som nu är i Bangkok, men skall komma ner för att segla till Pukhet. Lennart ringer när jag är hos Don. Jag talar med honom och får veta att Steve kom från Ungern till Sverige 1956 och kommer att ta över Nicolina helt. Lennart lovar att ringa Birgit för att meddela ändrade radiotider. *(Anm: Steve bodde sedan i Pukhet flera år. Gifte sig med en australisk kvinna och flyttade till Fremantle, Australien. Skiljde sig och sedan gift med en kinesiska. Nicolina såldes i Australien).*

Jag har nu ganska stabil radiokontakt med ”gubbarna” hemmavid – Len, Börje och Pelle är alla ”på bettet”. Det börjar bli vintrigt hemma och Birgit är orolig för att jag tappat kontokortet – 21.000 kronor är uttagna sedan augusti – huvuddelen här i Sri Lanka. Men det stämmer nog – smycken och ädelstenar kostar kulor...

En dag blir vi bjudna till Don W på födelsedagskalas. Det är en australisk flicka på en av båtarna som fyller 15 år. Don står för kalaset – bra med tilltugg, så vi slipper att tänka på maten.

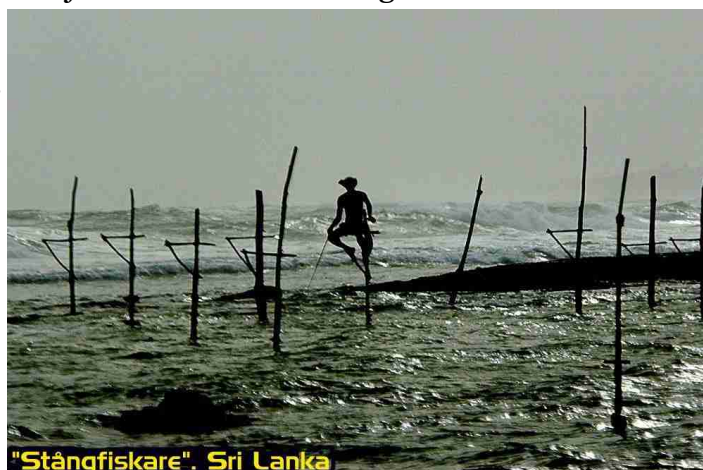
Tisdag 17 november åker vi buss upp till Colombo för att ordna med visum till Indien. Det krävs tre foton samt rekommendationsbrev från svenska ambassaden, vilket inte går att fixa på dagen, så det blir ännu en tur upp till huvudstaden.

Vi besöker den statliga ”gem-provningsbyrån” och får våra safirer kollade. De är av hög kvalité, så i det avseendet har vi inte blivit lurade.

Svanhild kommer in till Galle på eftermiddagen efter att ha ”lavajsat” ute på Bengaliska bukten. De hade kört slut på drivmedel – men haft turen att träffa på och få hjälp med diesel av ”Born Free” med svenske Björn som kapen. Vi har ju också fått goda råd av honom tidigare genom det ”MM-nät” han håller igång. Svanhildfolket berättar att de varit inne i en tyfon, som drabbade sydöstra Indien häromdagen med 60 knops vindar.

Så blir det en busstur till Colombo igen. Bussarna är inte byggda för långa svenska ben – det är hett och chaffisarna kör på Buddhas försyn. En smula tortyr alltså. Vi får visa till Indien utan problem – och utan kostnad. Vi noterar att en engelsman vid samma tillfälle får betala 900 Rupier för sitt visum. På återvägen har vi sällskap med Järsäters. De har nu ändrat sin resplan och har också ordnat med visa till Indien. För ett par dagar sedan tänkte de gå via Maldiverna och Oman. Siw är den borna optimisten – nu har hon funderingar på att adoptera ett barn här i Sri Lanka. Roger säger inte så mycket om saken. Jag tror ju inte att det kan gå utan svenska myndigheters tillstånd – men Siw är övertygad om motsatsen och att hon skall klara två ungar på båten! Hon är nog ute och seglar...

Som omväxling hyr vi en minibuss tillsammans med besättningarna på Lady Rosi och Klepel och företar en tredagars rundtur till sydkusten förbi fyren Dondra Head – som vi passerade på väg mot – Galle samt norrut till



"Stångfiskare". Sri Lanka

Kandy och Colombo. Tyvärr talar vår chaufför inte mycket engelska, så det blir ganska bristfälligt med detaljinformation. Vi åker kustvägen mot Dondra – och ser på flera platser en underlig form av fiske – karlar som sitter uppe på pinnar ett stycke ut i vattnet och ”metar”.

Etappen upp till Kandy blir dryg – ett jordras över vägen betyder en lång omväg på en backig och slingrande grusväg. Men naturen är imponerande vacker i inlandet – den kan jämföras med vad vi upplevde på Madeira.

Kandy är den näst största staden i Sri Lanka – och var öns huvudstad under Sinhala-kungarnas tid – till 1815, då britterna tog över herraväldet. Det är en mycket vacker stad och nu en av de främsta turistorterna i Sri Lanka – och ingår i världsarvlistan. Strax utanför staden besöker vi en anläggning där man ”dresserar” elefanter – och vi får tillfälle att ta en ridtur på bjässarna.

Nästa besöksobjekt är en teodling i närheten av Kandy, där det välkända Ceylonteet produceras. Hela landskapssidor är bevuxna med tebuskar – och det är bara kvinnor vi ser som plockar tebladen.

Återfärden Till Galle via Colombo är ganska enahanda – man blir efter hand mätt även på vacker natur. Dessutom mår jag inte helt bra – har ”ont i kroppen” och troligen lite feber.

”Hemma” i Galle kommer Järsätters över med en present – det är en flaska naturmedicin som de hittat här i Galle. Den skall vara bra för luftvägsåkommor. Jag provar den – ganska god. Liknande glöggsmak, så den kan eventuellt få vara reserv till julfirandet. Hur det nu än fungerar, så är det omtänksamt av Siw och Roger.

Vi har bestämt avfärden till söndagen den 29 november, vilket betyder att vi har två dagar kvar efter utflyktsdagarna. Den tiden behöver vi för att komplettera förråd samt att ytterligare försöka täta båtsidorna. Det är oerhört pressande med hög luftfuktighet. Jag får nästan värmeslag efter jobbet – känner mig ”överhettad” och illamående. Olof får gå själv och äta ”avskedsmiddag” på Closenborg.

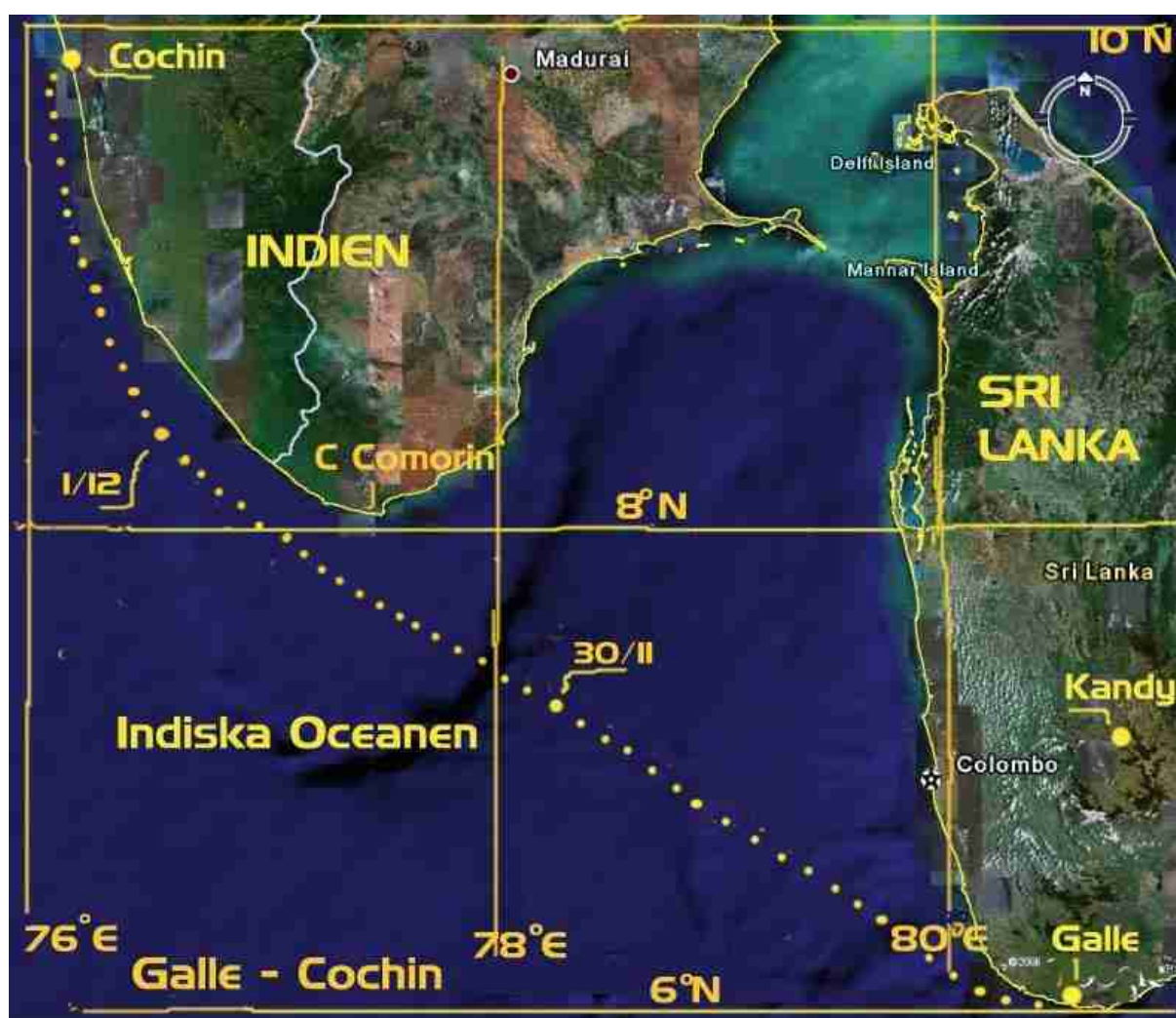


Avgångsdagen känner jag mig bättre. Dagen inleds med lite slutlig stuvning och därpå besök hos Don för att tacka för en fin tid i Galle med perfekt service. Det överväger det mesta av stelbent byråkrati!

Klockan är strax efter åtta när vi lättar ankar och styr mot Cochin – cirka 390 sjömil åt nordväst. Lady Rosi har lämnat Galle 1½ timma före oss med samma destination. Dock utan Sri Lankesiskt adoptivbarn...

Galle-Cochin

Vi motorseglar några timmar för att komma ut från läkusten – och möter ökande nordvind. Segelexercisen börjar nästan direkt – vi byter genua mot kryssfock och dubbelrevad stor och kan gå bidevind på i stort sett rättkurs. Seglen som reparerats i Galle verkar fina – så flickan hos Don W gjorde ett bra jobb – även om inte är segelsömmare till professionen.



På söndag eftermiddag möter vi en fransk seglare på väg från Djibouti till Galle. De hade mött Lady Rosi några sjömil framför oss. Radiokontakten hemåt sabbas åter av "contestioterna".

Måndag 30 november. Vinden har vridit till nordnordost – och vi gör bra fart. Middagspositionen är: N 7° 20' / E 76° 18' och vi har gjort 140 sjömil sedan starten.

Så gör jag en dundertabbe. Skall hälla sprit på fotogenköket ur en flaska för att värma brännaren - men jag observerar inte att det glöder i sotet vid brännaren. Spriten fattar eld, jag rycker till och får brinnande sprit över fötterna - mest den högra. Stora blåsor slår upp både på och under foten. Olof rycker in som sjukvårdare - håller kallt vatten över fötterna och fixar fram ett första förband. Sens moral: Undvik att använda sprit utvärtes - speciellt om den brinner!

Jag inser att det gäller att vara still så mycket som möjligt så att inte blåsorna spricker. Jag tar ett par Doleron för smärtlindring - blir det värre har jag även morfin i skeppsapoteket.

Vind och sjö avtar då vi kommer in i lä för Indien. Jag försöker få kontakt hemåt - Pelle är med, men knappt läsbar. Samma gäller Vic/SM5KP i Spånga.

Tisdag 1 december. Nästan stiltje på natten, så det blir motorgång. Det blir en timmas stopp för reparation - en kylvattenslang har gått sönder. Jag försöker akta foten så mycket som möjligt. Den får ändå en och annan törn. Jag känner dock inga olidliga smärtor.

Jag snackar med Roger och Siw och får råd angående brännskador - akta blåsorna! Precis som jag trodde. Skall försöka få kontakt med läkare då vi kommit till Cochin.

Middagsposition: N 8° 26' / E 76° 42' och dygnsetappen 117 sjömil. Vi har använt motorn nästan halva det senaste dygnet. En svag sjöbris på eftermiddagen hjälper till en smula - vi gör drygt 4 knop med genua och motor.

Onsdag 2 december. Vi är ingalunda ensamma på havet - massor av fiskebåtar och utanför dem livlig tyngre trafik. Ett par småbåtar med yngre män ombord kommer upp vid sidan om oss. Den sortens närgångna uppmärksamhet är inte så trevlig, så vi vinkar bort dem. Vi mottrar in mot Cochin mot en stark utgående ström. Inseglingen sker via en lång utgrävd "kanal" med bojar. Strax norr om inloppet - på ön Vypin - ser vi en röd-viträndig fyr, som vi dock inte har någon nytta av. Jag har VHF-kontakt med "Port Control" och får en del anvisningar.

Vi förvånas över mängder av stora fiskenät utmed stränderna, fästade i bambustänger och som manövreras med enkla kranar, där man använder stora stenar som motvikter. Lucas anger att de har anor från Kubla Khan-perioden

Klockan 16.00 ankrar vi vid norra spetsen av Willingdon Island - utanför Malabar Hotel. Där finns Port Office och Immigration. Lady Rosi ligger där, som förväntat. Både Roger och Siw är upprörda efter att ha fått båten grundligt genomsökt. Detta är ju något vi är förberedda på - liksom att tullen kräver en detaljerad förteckning på



Fyren Vypin/Cochin



"Kinesiska" fiskenät. Cochin

alla "lösa" prylar ombord. Jag har förberett en sådan – och tagit till ganska ordentligt – till exempel inkluderat toalettpapper och korkskruvar.

Tullen kommer snabbt ombord med massor av papper. Det blir emellertid ingen undersökning av Miss My – återstoden av inklareringen skall ske imorgon. Jag påpekar att jag behöver läkarvård snarast – vilket tullgubbarna inte bedömer nödvändigt. Vi får alltså inte gå iland.

I Cochin och Ernakulam

Torsdag 3 december - och nu får vi lov att beträda indisk jord. Stödd på Olof hoppar jag på ett ben in till Port Office. Väl där vägrar jag att hoppa vidare bland kontoren – jag hittar en stor trälåda, som får fungera som viloplat. Olof vet hur slipstenen skall dras och klarar alla formaliteterna med glans. Vi slipper genomsökningen av båten.

Därpå fixar Olof en "tuk-tuk-taxi" som tar oss in till City Hospital i Ernakulam, cirka 5 kilometer från hamnkontoret.

Ernakulam är den egentliga staden innanför hamnen Cochin. Vi är nu i Kerala – en delstat på Malabarkusten, som är jämförelsevis välbärgad. I turistreklamen kallas Kerala "Guds eget land". Det märks också här - Ernakulam är en prydlig stad. Åtminstone uppfattar vi det så under färden till sjukhuset.



Jag blir snabbt omhändertagen. Brännblåsorna klipps upp – tvättas, smörjs in med "Silver Sulphadiazine Cream" och förbinds. Jag får antibiotika och blir därpå inlagd på ett "halvenskilt" rum, som jag delar med en indisk gentleman.

Det där med enskildheten är av synnerligen begränsat slag. "Rumskompiisen" vårdas för en sorts nyckelbensskada – och hans fru bor också på rummet. Mat tillhandahålls inte genom sjukhusets försorg utan hon håller till med matlagningen i ett hörn av rummet. De har två vuxna söner som kommer och går lite då och då – och de sover alla på golvet i rummet. En äldre farbror är på plats större delen av dagarna och han sitter oftast hos mig på sängkanten. Vi kan ju inte talas vid – men han ler vänligt. Andra patienter i närheten som kan, kommer emellanåt in och står oftast tysta och ser medlidsamt på mig. En och annan kan lite engelska – och får då vara tolk och översätta en massa frågor. Till exempel vad jag är för figur och varför jag inte har fru och barn med så att jag kan bli omskött på ett anständigt sätt.

Mannen med nyckelbenet är den verkliga mansgrisen. Han ligger mest och grymtar - och varje gång far frun och de andra upp och pysslar om honom. Ibland leds han omkring i rummet av en son och frun går bakom med en solfjäder och fläktar. Det är intressant och lärorikt att studera andra kulturer...

En vaktmästare talar om att han gärna ordnar mat åt mig från någonstans ute på stan. Det får han göra första dagen – han kommer med kycklinggryta samt ris med curry. Starkt så det pyser ur öronen. Därför är jag tacksam när Olof nästa dag kommer och hälsar på. Han har då flyttat Miss My från Cochin till ankringsplats utanför Bolghatty Hotel nära Ernakulam. Det var inte helt enkelt – sundet in är fyllt av grundbankar och han fastnade på en. Skickligt gjort att komma loss utan yttre hjälp! Det betyder att Olof nu ser till att jag i varje fall inte svälter ihjäl. Han står inte i

ett hörn på rummet och lagar maten – utan fixar det ombord och pendlar med färja från Bolghatty till ”stan”.

Efter några dagar får jag ”eget” rum på bottenvåningen. Det blir ju lugnare – men samtidigt lite långtråkigt. Jag har dock besök då och då av en stor råtta som kilar över golvet, klämmer sig in under dörren till toalettrummet och dyker ner i ståtoaletten. Den sitter i varje fall inte på sängkanten och stirrar på mig.

Jag ringer hem till Birgit för att lämna lugnande information. Hon får påringningar från ”radiogubbarna” mest varje dag – men ibland kan meddelandena vara lite motsägelsefulla.

Den medicinska behandlingen verkar bra. Omplåstring av snälla sjuksystrar varje dag – och brännsåren verkar läkas normalt. Efter en dryg vecka har det börjat bildas nytt skinn. Överläkaren är nöjd med det hela – men anser att jag bör vara i stillhet ytterligare en vecka. Han stannar gärna och pratar en stund. Just nu är det en del rabalder om mutaffärer i samband med att Bofors säljer haubitser till Indien. Många är inblandade – inte minst både indiska och svenska officerare enligt vad han hört. Han frågar lite försynt om hur mycket pengar jag kan räkna med att hösta hem på affären!

Systrarna har noga kontroll och förtecknar all behandling, medicin, läkarbesök etc. Jag har ingen gällande olycksfallsförsäkring, så börjar bli lite orolig för att det ska bli ett dyrbart kalas. Det går ju att få över pengar hemifrån, så ingen risk att jag skall fastna här – men ändå...

Olof är duktig och ser till att jag får mer mat än jag orkar äta. Han berättar att Järsäters, som ju klarerade in ungefär samtidigt som vi, tydligen blev skrämde av ”svarta gänget”, som genomsökte Lady Rosi från för till akter. De hade stora plastpåsar med för att stoppa saker i, som eventuellt hade glömts på inventarielistan. Det var tydligen till belåtenhet – inget rördes på båten. Järsäters klarerade emellertid ut direkt och är nu på väg till Goa. Synd – för Olof hade behövt lite stöd – och det känns tryggt om man kan hjälpas åt med att hålla uppsikt på varandras båtar.

Trots allt jobb har Olof lärt känna platsen ganska bra och finner den trevlig. Han är ju lätt igenkänd med sin blonda kalufs – många ler och morsar när de möts.

Graham och Julien är ett australiskt par, som vi mött då och då. De kommer på besök ett par gånger. Senast hade de pizza med. Även de skall gå upp till Goa.

Ett oväntat besök får jag av en av tullkillarna, som vi träffade på vid inklareringen. Jag undrar om han kommer officiellt – men han är personligt intresserad och vill bara ”kolla läget”.

Onsdag 16 december. Det är dags att bli utskriven. Den befarade chocken för en hög sjukhusräkning uteblev. Räkningen slutar på cirka 600:- SEK, så jag tänker inte försöka pruta. Det har varit en både påfrestande och intressant upplevelse. Vården har varit bra – jag har visserligen fortfarande svårigheter att förflytta mig, men det blir bättre för varje dag.



Resten av onsdagen går åt till att fara runt i Ernakulam och proviantera. Jag har tidigare funderat på att köpa en matta i Indien. Kerala är inte något speciellt mattdistrikt – om man undantar kokosfibrer. Jag hittar dock en liten silkesmatta från Kashmir som jag gillar. Den lär ha cirka en miljon knutar, så det ligger väl en del handarbete bakom... Miss My behöver en uppfräschning, så vi tar hjälp av ett par lokala killar för den yttre rengöringen.

Torsdag 17 december. Vi kompletterar vatten på morgonen och går sedan från ankringen vid Bolghatty till klareringsplatsen utanför Malabar. Utklareringen går smidigt – även om det även nu är mycket papper.

På plats ligger Klepel, Endurance och Rosenda – alla gamla "kändisar". Nico och Hanni på Klepel har med ett eftersläpande brev från Tuve. Vi finner att vi kommit lindrigast undan tullens hökögon – alla övriga har fått utstå den "stora" kontrollen.

Det diskuteras rutter och alternativ. Vi har tidigare hört rykten om att det skulle förekomma en sorts epidemisk hjärnhinneinflammation i Aden, som avskräckt en del. Ingen ny information finns, så vi har bestämt oss för Sydjemen och Aden nästa. Distansen dit är cirka 1900 sjömil, så vi är inställda på att fira både jul och nyår till sjöss.

Klockan är 18.30 när vi hivar upp kroken – vinkas av från seglarkompisarna och styr ut mot Arabiska sjön. Vi tycker båda att det känns skönt!

