

Brandfjärden juni 2022. Foto Torkel Arnborg.

Innehåll: Årets möten — Ordföranden har ordet – Redaktören – Mats Hanson och Laurinkryssaren ”Staika IV” - Gunnar Vagerstam upplevelser med L:28:an ”Vagabond” – Veteranseglaren Magnus Reslows fortsätter mot Cap Verde – ”Renovering och reparation” vår expertpanel svarar på frågor - Fortsättning Åke Somnells L28 ”Miss My” jorden-runt.

Årets möten

- 3 september **höstmöte** Finnhamn
- 19 november **årsmöte**

Ordförande har ordet

Nu är ljuva augusti här med fantastiska dagar, varmt och skönt. Sista veckan i juli fick vi så äntligen Sirocco sjösättningsklar efter ett stort arbete med slipning och epoxibehandling av botten vilket tog längre tid mot beräknat då vi hade förhöjda fuktvärden. Hon fick stå och torka efter att hon var renslipad i tre månader med en tvätt per vecka med färskvatten för att påskynda processen. Detta är fjärde gången

på 16 år som vi gör detta jobb så det vore kul om det höll bättre denna gång. Jag kommer att komma tillbaks till detta i en annan artikel senare.



Nu ser vi fram emot en lång härlig sensommar och höst med mycket segling. Nu närmast har vi vår höstträff i Finnhamn den 3 september då vi träffas i viken på Södra Långholmens långbryggan. Där brukar det alltid finnas bra med plats för oss. På kvällen kommer vi om vädret tillåter sätta oss på berget och äta en god

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

gemensam middag så ta med något som kan passa just dig att äta och dricka. Har vi tur så blir det återigen en fantastisk kväll att minnas.

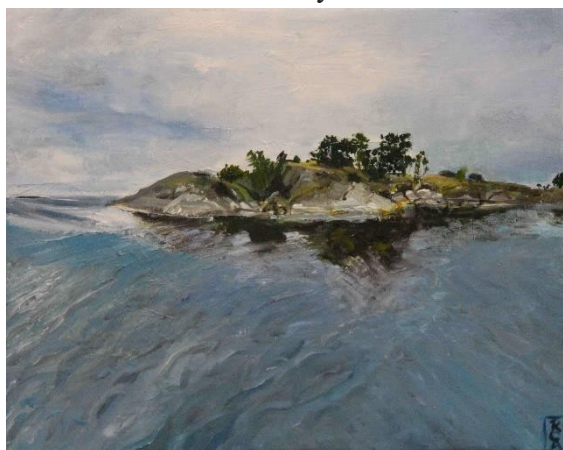
Jag kommer att segla upp från Trosa med start på torsdagen så är någon mer som kommer den vägen eller hakar på längs vägen så kan vi kompissegla en bit. Njut nu av det fina vädret och segla lugnt. Välkomna.

Håkan

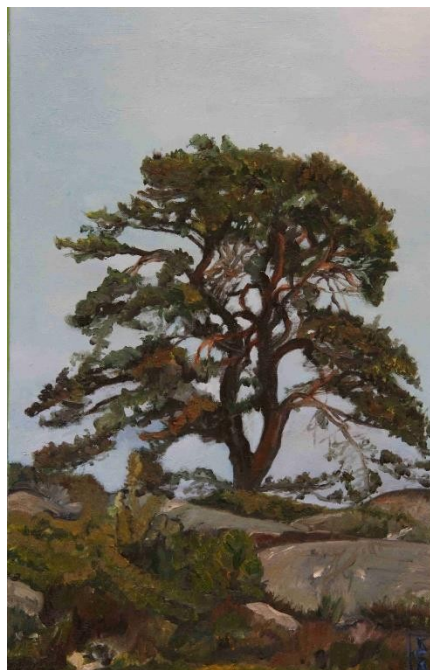
Redaktören

Sommarvädret har varit omväxlande varmt, kallt och regnigt, med andra ord typisk svensk sommar! Det passade mig särskilt bra, då jag under de regniga dagarna ägnade mig åt att måla.

Skärgårdsmotiven är från de senaste seglatserna runt Biskopsön, Bullerö till Runmarö. Jag visar några bilder här, de ställdes ut den 30 juli. Se dem som illustrationer och lite utfyllnad i bladet.



Biskopsön skäret utlopp mot havet



Martallen på Bullerö

Apropå Runmarö och vårt sommarmöte i Norrviken, var det tyvärr manfall i år. Vår L:28:a "Pamina" var den enda Laurinkostern närvarande. Snopna träffade vi Roland Andersson som numera blivit med motorbåt. Trevligt hade vi ändå, grillade och drack Linjeakvavit som traditionen bjuder! Något små kände vi oss dock omringade av ett tiotal större Hansebåtar.

Mats Hanson presenterar vidare i bladet, Staika IV och hur träbåten har hållits i så gott skick under alla år med samma delade ägarskap. Helt klart ett föredöme för oss alla!

Gunnar Vagerstam berättar fint och humoristiskt om sina upplevelser med L:28:an "Vagabond". och Magnus Reslow skickar en bild och info inför avfärden mot Cap Verde.

Nya följetongen "Renovering och reparation" har nu fått en expertpanel. Man kan skriva frågor till panelen (ev via redaktören) eller direkt och få hjälp med renoveringsproblem. Sedan skriver frågeställaren om hur problemet har lösts och hela frågeställningen publiceras i Laurinkosterbladet. I panelen sitter Håkan Lundgren (haft både L28:a och L32:a och

bytt till elmotor), Sven-Olof Lundblad (som byggt sin L32:a). Boss Jernberg (som byggt sin L31:a ketch) och Henrik Smitterberg (expert på plastjobb med sin L28:a).

Inspirationen till idén med expertpanel kom via alla de frågor som ställs rakt ut i etern via Facebook.

I detta nummer har Ulf Thelander och Gunnar Vagerstam, samt Torkel Arnborg ställt frågor till panelen.

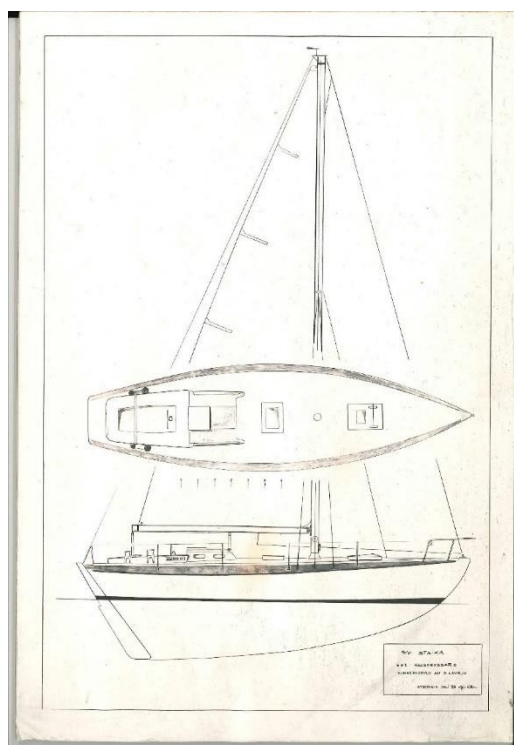
Under rubriken ”Renovering och reparation” kan både erfarna och oerfarna båtägare få tips och idéer för att hålla sin gamla Laurinare i gott skick.

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

Jag ser fram emot fler båtpresentationer till mitt sista blad som redaktör. Tag tillfället att dokumentera din Laurinare!

Kathryn

STAIKA IV – Tre familjer delar på en härlig Laurinkryssare byggd på Rosättra



För drygt 10 år sedan skrev vi tre artiklar i detta forum om Staika IV renoveringar inför 50 årsdagen.

Nu återkommer vi med en uppdatering och denna gång med fokus på att samäga en fin träbåt.

Staika IV byggdes på Rosättra Båtvarv 1964 och vi har fortfarande STAIKA på Rosättra året runt.

Under de drygt 40 år som vi ägt Staika IV har vi alltid varit minst tre familjer i en ägarkonstellation. Att vara flera familjer som seglar Staika IV är till fördel både för oss och för Staika IV. Det bästa för en fin träbåt är att segla många veckor vår, sommar och höst samt få god omvårdnad under vintern. Att vara flera ägarfamiljer ger också erfarenheter som vi tror kan vara spännande att dela med oss av.

De tre familjerna Mats Hanson och Gunilla Rådö, Hans-Erik Hansson samt Marie Ekblad och Sten-Åke Hallén ägde först Staika III under åren 1974–1979. År 1979 köpte vi Staika IV från Sture och Madeleine Rödén. Sture var beställare till både Staika III och IV och fick en bra relation med Sture och Madeleine och de erfarenheter som de samlat under mer än 10 års framgångsrik kappsegling med Staika III och 15 års segling med Staika IV.

Nu, år 2022, äger familjerna Hanson/Rådö, Thelin och Norell/Bergendahl STAIKA.

En Gemensam Vision.

En av de första frågorna man får när man talar om att vi äger en träbåt tillsammans är ”kan ni hålla sams? ”hur delar ni upp seglingsveckorna”, ”tänk om någon är slarvig”, måste alla vara med och rusta och underhålla båten?” också vidare.

Redan 1974, i spåren av -68 rörelsen, då vi skulle köpa Staika III satt vi och diskuterade hur ett ägaravtal skulle se ut. Har för mig att vi rådfrågade kryssarklubben och några kompisar som

utgav sig för att kunna lite juridik. Då var det någon som kläckte ur sig, vad sägs om denna vision: ”att reda ut fysiska och psykiska stormar och i görligaste mån, hålla sig med eget brännvin”. Så blev det! Återkommer i artikeln om hur visionen har tolkats och betytt. Dessutom har vi ett ägaravtal, men ärligt talat vet jag inte var vårt exemplar finns.

Social Gemenskap ”kan ni hålla sams? Under snart 50 år av samägande och väldigt få förändringar i ägarkonstellation så måste man väl säga att vi, så här långt, lyckats. Alla framhåller alla fördelar av att äga och nyttja en båt tillsammans. Varje år försöker vi ha en rederimiddag hemma hos någon av oss. Vi sammanfattar årets loggbok och ekonomi, Har vi behövt reda ut några fysiska eller psykiska stormar? Vi diskuterar nästa årsbehov av rustning och förändringar samt drar upp idéer om vart Staika vill segla nästa säsong.

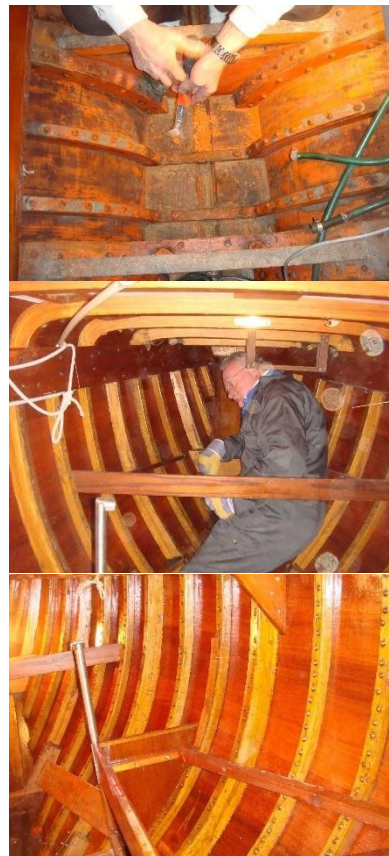
Det är nämligen så att det är Staika som ska få en härlig upplevelse som vi får följa med på! Det innebär till exempel att ingen part kan kräva att Staika ska till exempel ligga i hemmahamnen, Rosättra när seglingsveckan börjar. Har vi bestämt västkusten, Finland, Gotland eller Höga kusten ordnar vi så att bytena sker på något lämpligt ställe.

Underhåll och Rustning

Plastbåtsägare brukar säga ”oj att äga en gammal träbåt, det måste vara jobbigt med underhåll och rustning.” Och det är klart att det är ett stort ansvar att äga en klassisk Laurinare!

Måste alla vara med och rusta och underhålla båten? Nej alla bidrar med det man kan, hinner med och tycker är kul. Vi renskrapade botten för 30 år sedan. Behandlade med linolja och terpentin för att sedan prima och botten måla, Sedan dess bara smärre bättringar gjorts. Friborden målades om 2011 och sedan dess bara polish och lite vax. Till det allt vanligt årligt underhåll. Vid upptagningen

brukar alla vara med. Då går det undan om man är fem, sex personer som tar sig an allt som behövs. Ibland åker någon upp själv till Rosättra för att göra någon specifik insats.



STAICA IV. Boracol behandling år 2021 av inredning och kölsvin Foto Mats Hanson

Och så ligger vi på Rosättra. Det innebär att man kan åka tomhänt från Stockholm för på Rosättra finns allt man behöver av tillbehör, maskiner, verktyg mm. och vi kan alltid fråga Anders och Erik om råd eller professionell hjälp!



Klart för sjösättning Foto Mats Hanson

Segling

Som nämndes tidigare är det Staika som är ute på en seglats och vi får förmånen att vara med. Vi gör en preliminär plan vid rederimiddagen som sedan uppdateras.

Faktum är att även med tre seglingsintresserade familjer så är det svårt att få fullt nyttjande under säsongen. På 90 talet kom vi upp i kanske 70–90 seglingsdagar. Nu 2022 blir det runt 30 inklusive Gotland Runt Classic klassen. I år har Staika varit på Åland. Hela tre varv runt norra Åland med olika besättningar med byte i Mariehamn. Staika fick faktisk ligga stilla i Mariehamn i 4+6 dagar i väntan på nya besättningar.

Så under alla dessa år har alla kunnat få både antal seglingsdagar och tidpunkt uppfyllda.



STAICA IV. Gotland Runt Classic 2022 mot Saxaren för spinnacker. Foto Magnus Fors

Ekonomi

Att samäga en båt innebär att vi delar på de flesta kostnaderna utom de hamnavgifter när man själv är ombord. Vi har koll på alla kostnader sedan 1979. Räknar man om kostnader från tidigare år med konsumentindex så är årskostnaden ganska

konstant om man drar bort investeringar såsom ny motor 1993 och segel vid några tillfällen. Totalkostnaden ligger runt 50000–70000 sek per år.

Snittkostnad var 67000sek under 16 år.

Och summan delas mellan alla delägare.

2006	57092
2007	61293
2008	51178
2009	46334
2010	43730
2011	84066
2012	106046 nytt segel
2013	60794
2014	73701
2015	62210
2016	49687
2017	55770
2018	73028
2019	67924
2020	111465 nytt segel
2021	65060
summa	1069378

per år 66836

Summan inkluderar alla Rosättra kostnader, båttillbehör, försäkring, avgifter till seglingsföreningar (SYS SXX mm), diesel, gasol. Vem som helst kan köpa det som Staika behöver utan att fråga de andra i konsortiet med undantag av större investeringar som segel mm.

”Hålla sig med eget brännvin”

Så var det där med visionen och att hålla sig med eget brännvin. Vi har en lite lustig tolkningsregel – att all alkohol som tas ombord på Staika, omedelbar tillhör Staika. Vi som besättning får snällt fråga Staika om hon har något i baren eller i kölsvinet att dela med sig av. Det är absolut förbjudet att ta med sig alkoholhaltiga drycker från båten! Vad gäller övriga förnödenheter låter vi

baslivsmedel vara kvar under säsongen och man rensar undan färsivaror beroende på hur länge som båten ska ligga stilla. Att samäga en båt har för oss varit så fördelaktigt att vi inte kan tänka oss ha en egen båt, som vi inte kan fullt nyttja och att det också blir ekonomisk ofördelaktigt, för att inte tala om att förlora hela den sociala biten. STAIKA IV binder oss samman.

Läs mer här

<https://sailyachtsociety.se/jakterna/staika-iv/>

Mats Hanson

Upplevelser med "Vagabond"



Gunnar på Vagabond



Barnbarnet Emil lär sig snabbt artighet till sjöss.

Mitt seglarliv i Stockholms skärgård med Vagabond fick en bra skjuts från början, faktiskt redan på min första "längre" segling från hamnen på Gålö till min första Laurinträff i Norrviken våren 2010.



Hård segling!

Ägarlängder och lite fakta om L:28:an "Vagabond"

Skrov Nr: 124

År: 1969

Tillv: Arla Plast, Luleå.

1:e ägare?

2:e ägare? (båten låg på Tynningö varv)

3:e ägare från 1983 – 2009 Anders Lundberg

4:e ägare 2010 - Gunnar Vagerstam



Köpet är klart! Här seglar jag på egen köl, här på väg till hemmahamnen i Morarna på Gålö.

Plötsligt tappar jag styrförmågan! Har jag tappat rodret? Vinden om cirka 10 meter kommer från babord, akter om tvärs. En bra vind och med båda seglen uppe gör hon 7,5 knop över Jungfrufärden. Jag kollar loggen. 11,2 knop. Jag surfar! Aktern reser sig, det hela går fort och upphör lika snabbt. Efter cirka 10 sekunder känner jag åter hur sjön hugger tag i rodret.

Det var som om Vagabond ville säga att hon nog kunde prestera, hon var ju trots allt i sina bästa år, precis fyllda 40, men att hon också hade krav på mig; sköter du om mig så kan vi nog ha kul ihop. Och surfen, ja den påminde mig om de gånger jag vattenplanat med bil, känslan av tillhörighet med krafter större än mina och också sekundlång vanmakt. Kan jag bemästra henne; vad har jag gett mig in på!

När jag berättar om surfingen för den tidigare ägaren Anders Lundberg, som för övrigt var med och grundade Laurinkostersällskapet kunde han berätta om liknande upplevelser under sina seglingar i Ålandsracet, som han för övrigt vann tre gånger! En gång under en sådan tävling kände han i 24 m/s nordlig vind när alla ombord räknade med brytande sjö över sittbrunnen – hur hennes akter lyftes som av en jättehand och hur hon sedan rutschade nedåt i en jättesurf – med sittbrunnen torr!

Hon byggdes i Luleå 1969, med inredning i hondurasmahogny, delvis ombyggd av Anders med bland annat med två sjökojer. Hon har 55 l vattentank i rostfritt stål och en 45 l dieseltank. Septiktanken också i rostfritt. Stegen i fören är integrerad i pulpit av Anders L. och hon drivs av en 9 hästars Yanmar från 1992 och har med hjälp av den trebladiga propellern en toppfart på 7 knop. Med nya segel kommer hon upp i samma fart och ibland aningen

över, förseglet lätt justera med tvåväxlade vinschar med self-taking.

Jag har nu seglat Vagabond i 12 år och hon har minsann varit mig trogen och aldrig tröttnat trots att jag utsatt henne för så grova sjöar så hon en gång stänkande och stönande stundtals, med full gas, endast orkat röra sig i en halv knop över grund (hennes kraftpaket hade då fyllt 18 år). Jag vet, jag borde aldrig ha tagit ut henne genom Öresunds grepen, nära land för att vinna lite tid, bland stenar och mängder av grund på min segling norröver. Tack för att du inte tröttnade den gången.

Men på hemväg protesterade hon! Men vänta lite, en parentes. Jo, på väg norröver som sagt, som deltagare i en eskader i SXX regi lämnade jag eskadern efter besök på Ulvön i Västernorrland och seglade söderut igen, skulle vara på Gräddö på lördagen den 23 juli 2011 för att hämta upp barn och barnbarn för vidare segling mot hemmahamnen på Långholmen där Göta SS håller till. Nära Gräddö nåddes jag av beskedet om sprängningarna av Oslos regeringskvarter och hade då ringt min bror vars sambo jobbar där men blev lugnad. Jo, Ulla jobbar i den byggnaden men hon är trygg, vi är i sommarstugan!

Näväl, jag övernattar vid Norrtälje SS klubbholme Flaten natten mellan 22–23 juli. Det blåser cirka 10–14 m/s och med bara förseglet sätter jag fart mot Gräddö, vindriktningen lurar mig att ta en ”genväg” och med maxfart bär det i väg. Läser i mobilen lite kort om det fasansfulla som ser ut att utspela sig på Utöya - när det smäller till! Jag hade kört på grund! (59 46,562 N 19 0,596 E).

Tur att jag sitter ned. Stöten var hård. Vagabond reser sig, tvekar men kommer loss och ökar farten igen. Efter 15 minuter var jag i Gräddö, precis lagom ta emot min

besättning! Nej, inget vatten i kölsvinet vid en koll.

Det var inte förrän på morgonen som barnbarnet Jenny menade att luktade konstigt. Helt rätt. Den helgjutna blykölen stod förstås pall men epoxin revs upp på ett par ställen och kapillär krafterna gjorde att det dröjde ett tag innan vattnet nådde upp till motorrummet/kölsvinet. Nåväl, det blev att torka rent några gånger på färden mot Långholmen och sen under hösten ta upp den på lastbil för vidare transport till verkstaden för lappning och lagning.

Nu är allt som vanligt igen och när Laurinbladet distribueras så seglar Vagabond i Stockholms skärgård. Eller någon annanstans. Väl mött.

Gunnar Vagerstam

Magnus Reslow berättar vidare från sin L:32:a ”Dhokus”

Just nu förbereder jag min båt för att segla söderut. Ligger som sagt i Santa Cruz La Palma. Det är inte rätt säsong nu så jag väntar på en väderlucka. Det har redan varit en orkan på Atlanten. Idag har jag dragit ny kabel till min nya vhf som jag monterat i handskfacket i sittbrunnen. Samt förstärkt vindrodret med ett gammalt Windpilot som jag tycker är bättre än mitt gamla pendelservovindroder. Drog också kablar till mina nya däckslanter. Återstår lite eljobb och att stuva allt rätt.



Dhokus inför avresan

Bl a 300 liter vatten i flasks och 5 liters dunkar. Har lyckats stuva undan proviant för 300 dygn. Vem vet var jag landar? Är lite flexible i planeringen. Seglar mot Cabo Verde men om allt går bra blir det Trinidad. Har haft funderingar på Bissango Islands utanför Guinea-Bissau. Men det kanske har sina risker att segla till ett av de fattigaste länderna i Afrika. Det ser paradisiskt ut på bild. Så vem vet? Ett enkelt stressfritt liv är vad jag vill ha. Därför blir det Stilla havet så småningom. Leva på fiske, bananer och kokosnötter är trevligare än att jag har pengar till hyra mm och slippa vara i närheten av kärnvapenhotet. 4/8 Min motor är i olag. Startmotor och dieselpump trasiga. Blir utbogserad och hissar segel när jag kommer ut (ur hamnen Santa Cruz La Palma efter 8 månaders reparationer). Nästa hamnplats blir för ankar.

Magnus Reslow

Renovering och reparation- tag hjälp av vår tekniska expertpanel.

Frågeställare: Ulf Thelander

Fråga: Finns det balkar att ta häsyn till vid installation av takfönster ovan toaletten på min L:32:a?

Ulf berättar nedan hur han valde att göra:

Jag köpte Erma 2016 som ett projekt inför pensionen. Drömmen har alltid varit en långsegling och jag gick med i klubben Oceanseglarna 2016. Den förra ägaren som jag köpte båten av, hade börjat planera inför en långsegling. Bland annat köptes nya segel, vindroder och en livflotte. Jag har inte gjort någon långsegling, utan har privat varit ute på kortare turer. Jag har lagt ner en del jobb och planerar att slutföra arbetet när jag går i pension till årsskiftet.

Jag har alltid tyckt att toaletten varit väldigt mörk, även med belysning. Funderade först på att sätta in en prisma som man hade på äldre båtar. Men bestämde mig för att välja en öppningsbar lucka med bra ljusinsläpp och som dessutom gjorde att man kan vädra. Jag var lite fundersam på om det fanns tvärgående balkar och letade på internet efter information. Det ledde mig till att kontakta Laurinkostersällskapet där jag fick tillgång till en byggbeskrivning och det framkom att det inte fanns några balkar.

Montering däckslucka i toalettutrymme L32 "Erma".

Jag började med att mäta fram toalettutrymmet och markera på däck, det

är den svagt gula markeringen som syns på bild. Vi använde oss av kraftiga magneter som kunde dras utmed skott i toalettutrymme och markeras på däck. Man ser magneten till höger om ventilen.





Därefter markerade jag ut den totala storleken på däcksluckan och centrerade den.

Jag markerade ut hålet som skulle sågas upp.

Använde en 10 mm borr för att markera upp hörnen och underlätta för sticksågen. Vi var lite oroliga att innertaket skulle skadas men det gick utan problem. Därefter använde vi sticksågen för att såga upp hålet.

Jag tillverkade ett enkelt regnskydd att ha medan jag behandlade kanterna på hålet i däck. Jag använde båtfernissa för att göra den tät och inte släppa in fukt. Använde även rikligt med sikaflex i samband med installation av däckslucka.



Vi centrerade däcksluckan och borrarde hålen för skruvar. Rengöring med rödsprit innan vi applicerade sikaflex. Vi använde rostfria skruvar med bricka och låsmutter som drogs jämnt runt luckan.



Skillnaden inne i toalettutrymmet blev enorm med ett fantastiskt ljusinsläpp och möjlighet till vädring.

Ulf Thelander

”Vagabond” tappar oljetrycket borta - ett fall för Teknikgruppen!

Frågeställare: Gunnar Vagerstam

Fråga: Oljetrycket?

Gunnar berättar:

Vad händer? Efter 12 års tystnad. Summern tjuter och oljelampan lyser ilsket rött! Just när jag skall rycka loss bojförstärkningen akteröver börjar det. Det har aldrig hänt tidigare så jag stannar motorn omedelbart och drar mig in till bryggan igen med hjälp av en brygggranne. Ingen olja? Jag har ju just bytt oljan!

Det här hände i slutet av maj 2022 och det kommer att dröja två månader lösa problemet.

Vad jag gör? Jag är ingen mekaniker så jag började ringa runt till de Yanmarverkstäder

jag känner till och får några råd.

*Jag byter för säkerhets skull till en originalolja 15W-40

*Jag byter oljetryckgivare

*Jag mäter oljetrycket med en manometer.

Inget resultat, summern tjuter och den röda oljetryckslampan lyser fortfarande, ringer åter till mina Yanmar verkstäder.

Mekanikern på Mälarvarvet menar att det ju kan vara oljetrycksregulatorn som kärvat och släpper tillbaka all olja i tråget! Varken John eller någon annan mekaniker jag pratar med har dock tid komma och titta och eventuellt åtgärda det hela.



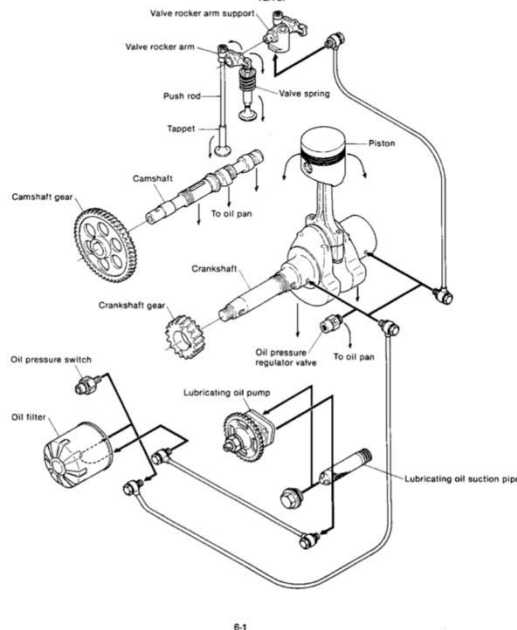
Oljetrycksregulatorn

Lubrication System

are lubricated by a trochoid pump forced item. To keep the engine exterior uncluttered le vibration damage to piping, exterior piping imized by transporting the lubricating oil ges drilled in the cylinders and timing gear

1-1 Lubricating oil passage of model 1GM

The lubricating oil filling port is located at the top timing gear case, and lubricating oil that is poured in filler is stored in the oil sump after passing through casting hole in the cylinder wall. The lubricating oil oil sump is drawn up the suction pipe through the hole in the cylinder by the action of the trochoid pump it is then fed to the lubricating oil filter after p through the drilled hole in the filter mounting base lubricating oil which has passed through the filter through a pipe to the main gallery of the cylinder, an fed to the main bearing through the oil pressure reg valve.



6-1

Tur! det var oljesilen som var boven i dramat! Men vart tog den vägen

Var sitter då denna oljetrycksregulator? Det är nu den 20 juli och jag skriver till Laurinsällskapets teknikgrupp. Henrik Smittenberg och Sven-Olov Lundberg svarar direkt. Efter uppföljande samtal med dem båda börjar det klarna: Ja, det är möjligen oljetrycksregulatorn som är boven i dramat, säger dom, men den sitter oländigt till, bakom bröstskåpan på motorn. Mmm ... minsann. Jag står på knä och försöker se vad som skall göras, olje-och bränsleledningar, vattenpumpen och "kilremmen" tas bort, ja och inte bara den - den ena remskivan måste bort. Ja, och lite till. Specialverktyg måste köpas in

liksom diverse packningar. Sen kan jag byte ut den lilla tingesten, oljetrycksregulatorn som jag köpt av Lidingö Marin för knappa 200 kr. Jag misströstar men måste ta beslutet: Demontera allt!

Måndag 25 juli börjar jag demontera bröstskåpan men först måste oljan tappas ur. Jag börjar med det momentet som jag alltid gör, genom att lossa bulten längst ned i oljeträget. Det är trångt men allt går bra och den stora Coca -cola flaskan som jag ställt nedanför fylls. Det är trångt och jag böjer mig ned för att se om det fortfarande sipprar ur olja. Ja, allt är ok.

Det är då jag gör upptäckten: Oljesilen med fjädern saknas!

Men när försvann det. Och hur? Vet ej, men det är borta och jag beställer ett nytt och installerar det. Jag ringer Sven-Olof Lundberg dagen efter, förklarar allt jag gjort och nu börjar S-O fundera. Oljesilen?

Vilken fjäder?

Sög du upp oljan via oljestickans hål? Om du lossade pluggen som håller fast oljesilen och den inte kom rätt sedan då suger ju oljepumpen luft! Du fick ju inget tryck på manometern heller.

Det är nu onsdag den 27 juli och jag mailar till Sven-Olof: Tänk om det är oljesilen (Lubricating oil suction pipe) som är orsaken, eller snarare frånvaron av den? Ja, blir svaret. Du bör inte tappa ur oljan den vägen, via oljesilen, utan använda oljestickans hål i stället!

Ja! På torsdag fyller jag på oljan och startar motorn och håller andan. Tyst, sen en sekundsnabb signal, sedan tyst igen medan motorn går, sedan några återkommande

korta larm - och sen går motorn som vanligt.

Men en sak till. Vart tog oljesilen vägen? Är det jag som slarvat bort det när jag bytt olja? Tveksamt? Men man vet aldrig! Jag och S-O pratar om det och han menar att det kan hända den ligger i oljetrågets botten! För om den hamnar fel eller rubbas så kan den faktiskt ramla ned i tråget. Risker? Nej, säger S-O, det är ok såvida inte båten hamnar i 90 graders lutning och då tror jag du har annat att tänka på...

Sensmoral: Ring Teknikgruppen först!

Gunnar Vagerstam

Medlemskap i Laurinkostersällskapet.

Vill du bli medlem?

Årsavgift 150 kr betalas till plusgiro 4683575-7.

Påminnelse om betalning!

Nedan fortsättning av Åke Somnells resa jorden runt:

Med Miss My jorden runt

Etapp 24: Indien till Sudan

Cochin-Aden

Torsdag 17 december. Vi lämnar Cochin sen eftermiddag – klockan är 18.30 då vi styr ut mellan ledmarkeringarna från Cochin. Vi möter en svag sjöbris och har lite medström – men inget att segla på, så det blir motor som gäller hela natten. Vintermonsunen bör komma igång nu med vindar från nordost som ger oss draglig segling.

Sådan vind kommer också på fredagen och vi kan segla från 10-tiden. Vi sätter båda genuorna och får en behaglig framfart i lätt sjö. Men säg den frid som varar – det blir åter motor senare på eftermiddagen.

Så försöker jag med amatörradion igen – det är nu några veckor sedan sist. Jag talade med Birgit per telefon när jag kom ut från sjukhuset och bad henne meddela tid och frekvens för nästa QSO. Det stämmer bra – Börje är med! Birgit har försökt senarelägga resan till Eilat, men det är fullbokat ett par veckor därefter. Det är fortfarande 15 februari som gäller, så vi får se till att raska på.

Det har nu varit minus 15 flera nätter hemma – något som vi ändå slipper!

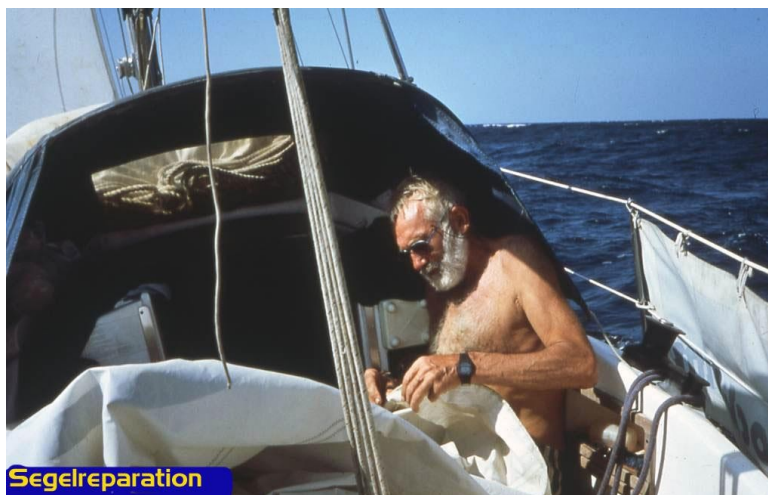
Lördag 19 december. Det går lusigt i en svag motvind, som dock vrider fram på dagen och medger ”slösegling”. Vi har kommit fram till Lackadiverna – middagspositionen är 2,5 sjömil norr Kalpeni Island, 158 sjömil från Cochin.

Kalpeniatollen ser inbjudande ut – men vi tar oss inte tid att stanna. Dessutom är det tydligen inte tillåtet. Jag frågade Immigration i Cochin om det går att stanna till vid Lackadiverna – det är ”förmodligen” inte möjligt – men svaret var en aning svävande... Ungefär vid midnatt passerar vi fem sjömil söder om ön Karavatti. Det är starkt upplyst inne vid ön – alltför starkt för att bara vara en fiskeby. Det har talats om att det finns en sovjetisk marinbas här – vilket också Lucas antyder. Det kan vara anledningen till att myndigheterna i Indien inte ville prata ur skägget.

Söndag 20 december. Monsunen har kvicknat till – vi har jämn och fin segling. Foten känns allt bättre – även om några sår på tårna är envisa.

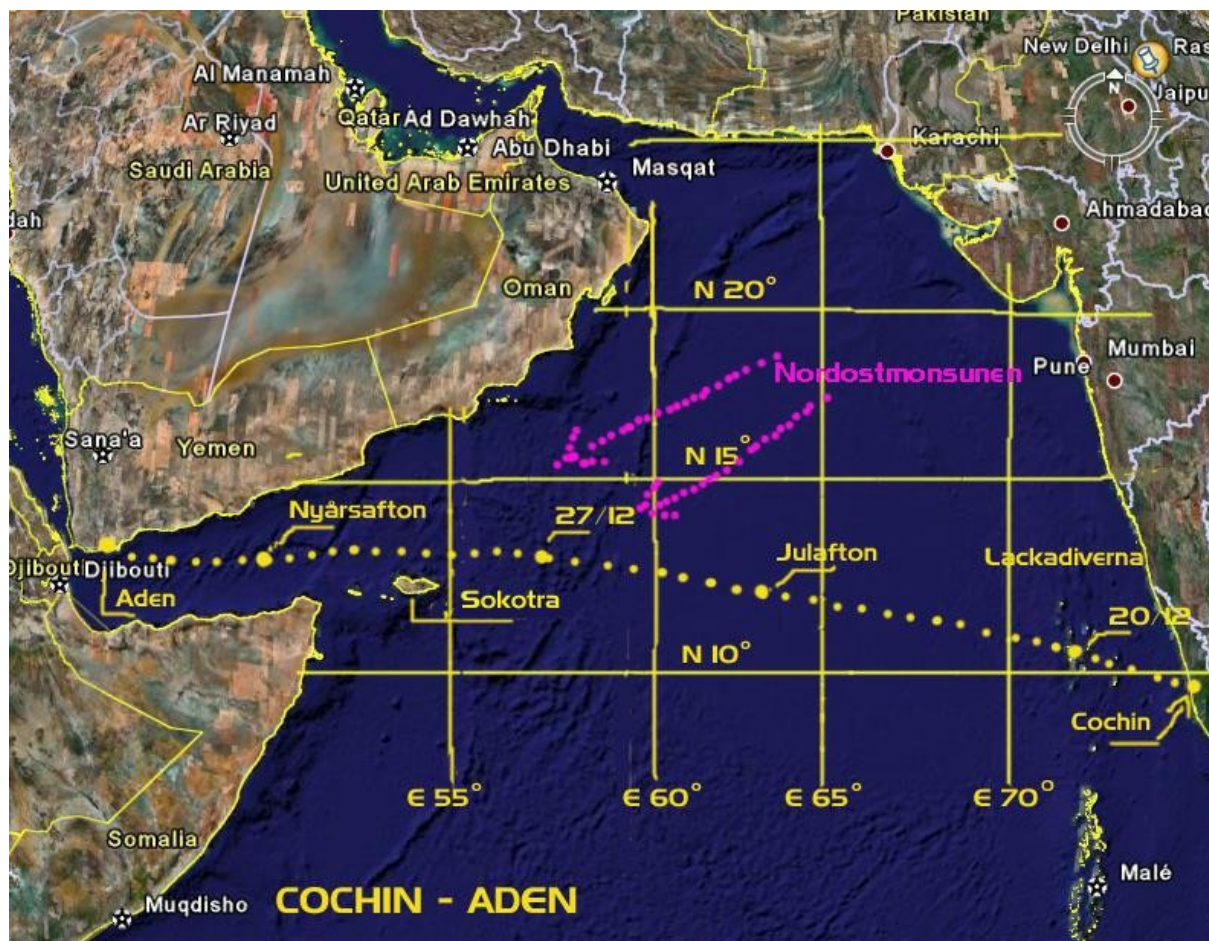
Middagsposition: N 10° 36' / E 71° 58'. Dygnsetapp 103 sjömil.

Som vanligt är de långa etapperna uthållighetsprov. När vädret är fint finns det inte så mycket att företa sig - en del reparationsjobb emellanåt – och så passar vi på att sova mycket. Det innebär bland annat att vi delar upp natten på två pass. Ingen annan fartygstrafik är synlig, så vi kan koppla av. Det är bara ”styrman Karlsson” som har det lite besvärligt på halvvind – och han skriker på hjälp emellanåt.



Börje meddelar att Birgit talat med mamman till en av Olofs kompisar – också en Olof, som kommer till Eilat i mitten av februari. Det lackar inte bara på "diverna" – utan även mot jul. Både Börje och Len kommer med julhälsningar från många bekanta. Vi är tydligen inte bortglömda!

Middagsposition tisdag 22 december: N 11° 31' / E 67° 51' och senaste dygnet har vi tillryggalagt 127 sjömil.



Dan före dopparedan har vi svag vind på förmiddagen, vilket innebär motorgång några timmar. Vi tycker det skulle vara gott med färsk fisk som omväxling till konserven – och varför inte till julbordet – så fiskandet intensifieras. Jag får en fin guldmakrill på kroken. Den hänger med ända tills jag skall lyfta in den i sittbrunnen. Sedan blir det inget mera napp för den här gången. I stället fantiserar vi om vad vi helst skulle vilja ha till middag. Olof väljer oxfilé – och jag håller mig till bruna bönor med knaprigt fläsk. Det blir konserv som vanligt...

Så kommer julafton – den mest annorlunda hittills. Vi börjar firandet med gräddkola (!) och en drink på förmiddagen, varpå Olof bakar "julbröd". Neptun ger oss en fin julklapp – en monsunvind, som är "lagom" – åtminstone halva dagen.

Julaftonens middagsposition är: N 12° 07' / E 63° 48'. De två senaste dygnens etapperna är tillsammans 247 sjömil – inte helt oävet.

Vinden ökar på eftermiddagen med ganska "rullig" gång. Vi hade tänkt oss skinka och potatis till julbordet – men ingen har lust med "långkok" (som vi betraktar att

potatiskokning är), så det blir ärtsoppa med indisk corned beef. Det är ju ändå torsdag! Som efterrätt chokladpudding med konserverad vispgrädde. Vi konstaterar att vi förmodligen är de enda svenskar som äter ärtsoppa till julmiddag!

Vi gör god fart natten till juldagen. På eftermiddagen ökar vinden till cirka 10 m/s och det kommer en och annan skur. Detta väder står sig nu i flera dagar. Det är rulligt, men går bra undan. På söndagen ser vi lite sol och barometern har stigit något, så det bör bli stabilare efter hand.

Söndagen 27 december noterar vi middagssposition: N 13° 00' / E 57° 14'. Jag talar med Roger på SSB – de är fortfarande i Goa och avser gå mot Aden på onsdag.

Så närmar vi oss Adengulfen, som ”vaktas” av ön Sokotra. Den tillhör Jemen och har en blandbefolkning som – enligt Lucas – går sina egna vägar utan hänsyn till vad som gäller för landet i övrigt. Rena sjöroverier har förekommit och man skall definitivt inte låta sig bli vinddriven nära kusten utan möjlighet att snabbt komma undan. Vi passerar Sokotra på behörigt avstånd och ser inte skymten av vare sig ön eller några fartyg i området.

Vår dygnsdistans är 139 sjömil – en skaplig framfart. Nedräkningen kan börja – och vi räknar med ankomst Aden om knappa fem dygn – alltså på lördag morgon.

Radioförbindelsen hemåt fungerar nu ganska bra. Det blir alltid något QSO varje dag – jag har ju inte så mycket annat att företa mig. På tisdagen har jag fin kontakt med Börje, som är i Grillby och hälsar på Kjell/SM5BFC (”Big Fat Chicken”, som han själv bokstaverar sin signal).

De sista dagarna på 1987 förflyter lugnt och ganska enahanda. Vi hade förväntat rejälare monsunvind – men den är nu relativt svag och varierande, vilket innebär en hel del motorkör. På onsdagen ger jag 220-voltsgeneratoren en översyn – den har visat tendenser att bluddra och ryka. Olof bakar bröd under tiden. Vi märker att vi nog provianterat lite i underkant – knapert med mjölk, smör, kex och choklad. Det skall dock klara sig till Aden om vi kan hålla tidtabellen. Där bör ju finnas möjlighet att fylla på förråden. Kanske även en kall öl om vi har tur!

Torsdag 31 december – nyårsafton. Det börjar mycket stillsamt – vi startar motorn klockan 03.30. Den får tuffa och hjälpa den svaga vinden hela förmiddagen. Vi ser en del döda fiskar flyta omkring. Kan det vara förorenat vatten här ute? Det är glest med fartygstrafiken – men på förmiddagen möter vi en tanker. Jag lyckas inte få någon kontakt med den.

Middagsposition: N 12° 50' / E 49° 50'. Vi har kört motor 15,5 timmar senaste dygnet – och tillryggalagt 110 sjömil.

Olof bakar sockerkaka och jag har flitiga radiokontakter med hela ”gänget”. Dock inte med grabbarna i Australien, som nu inte hörts av på en tid. Birgit firar nyår hos Armi och Börje i Bålsta – och jag får en direkt nyårshälsning på SSB. Birgit får en lista på grejor hon skall ha med till Eilat. En hälsning transiteras också till Olofs föräldrar. Roger kommer in på



bandet och berättar att de lämnade Goa igår och att de nu också är på väg till Aden.

Nyårsmiddagen blir något bättre än julmiddagen. Nu blir det skinka med grönsaker och ris samt chokladpudding med vispgrädde. Senare knäcker vi en flaska "skumpa", som inhandlats på Cocos Island för ändamålet. Det är svag vind, lagom varmt och nästan fullmåne. En perfekt början på 1988!

Fredag 1 januari 1988. Vi får en fin nyårspresent – god seglingsvind och vi kan slå ifrån motorn. Det går undan med över sju knop på förmiddagen – platt läns på kurs 262°. Det verkar som om vi kommer till Aden mitt i natten. Åtminstone siktar vi ljus från staden klockan 00.30 – och vi försöker dra ner lite på farten. Jag anropar "Port Control" på VHF kanal 16 – och får gå över till kanal 13. De vill ha allmänna uppgifter om oss – önskar gott nytt år och vi får fortsätta in till ankringsplats utanför "Customs Wharf". Där ankrar vi på lördag morgon klockan 05.10. Nu ganska trötta efter en vaknatt, så vi försöker få ett par timmars sömn på morgonen.

Aden har en brokig historia. Det är givetvis dess strategiska läge med en skyddad hamn i en gammal vulkankrater, som spelat en avgörande roll genom århundraden – för att inte säga årtusenden. Engelsmännen insåg vikten av att skydda sjövägen mot Indien – och ockuperade området 1839. Det förvaltades under lång tid från Indien av brittiska Östasiatiska Kompaniet. Aden med närområden proklamerades som brittisk kronkoloni 1937. Engelsmännen drog sig ur 1967 – och ett oberoende Sydjemen övertog. Syd- och Nordjemen slogs ihop 1970 och blev den kommunistiska staten Jemen med Sana som huvudstad. Aden har dock fortsatt att ha sin stora betydelse som handels- och sjöfartscentrum.

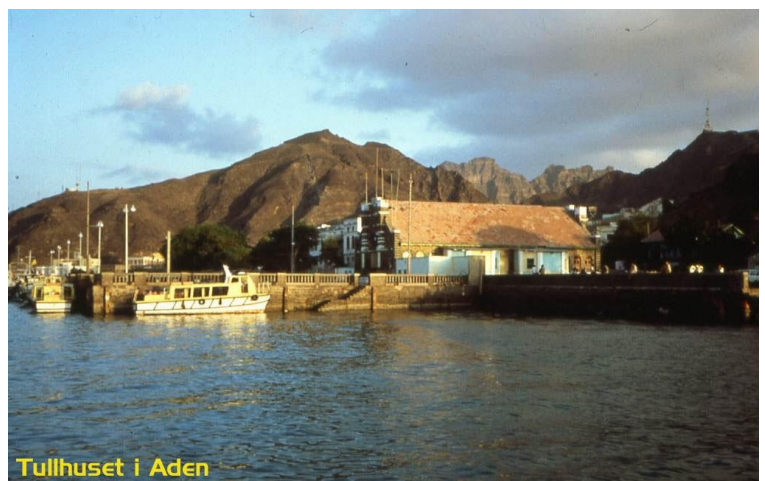


Jemen

Efter en stunds vila efter ankomsten hör jag att vi anropas av "Port Control" – vi har ankrat för långt ut och blir anvisade ny plats. Vi ankrar om – och "myndigheterna" kommer strax ut. Inklarering på plats går smärtfritt. Det är dock en klantis som kör tullbåten – han törnar emot Miss My och böjer en mantågsstötta. Jag är på bästa nyårshumör och viftar bort incidenten.

Vi får "pass" som gäller för Aden och blir upplysta att här råder "curfew" – utgångsförbud - mellan 23.00 och 06.00. Inget nattsuddande här alltså. De firar nyår idag också här, vilket betyder helgdag och stängt praktiskt taget överallt. Fredagen är helgdag här, så i morgon söndag är det fullt öppethållande. Förhoppningsfullt får vi då tillfälle till komplettering av förråden. Idag blir det således jobb på båten plus påfyllning av vatten.

Vad vi kan se är vi enda segelbåten här – men ute på redde – "Steamer Point" - ligger ett flertal sovjetiska handelsfartyg.



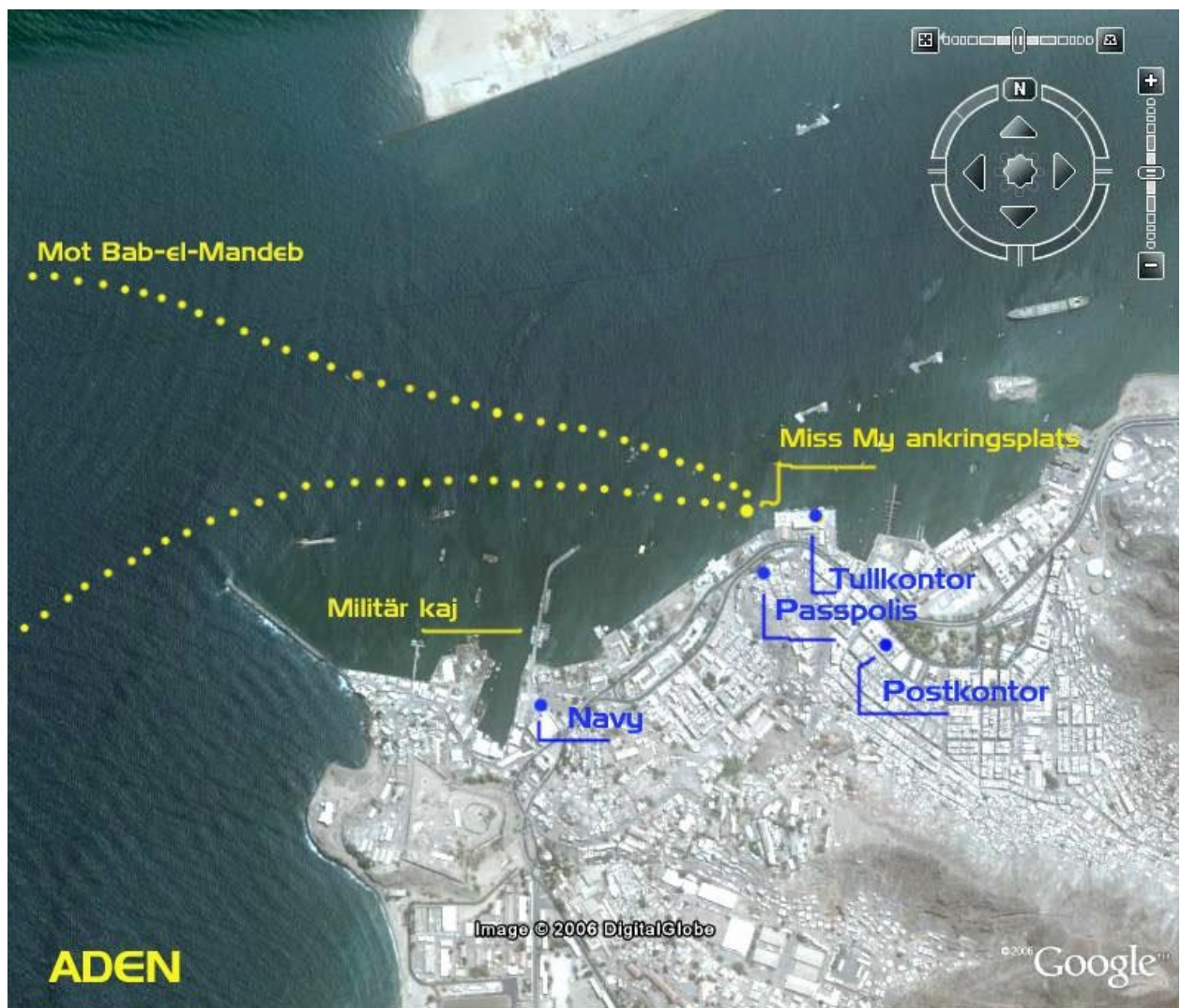
Tullhuset i Aden

Det måste ha varit ett kännbart bakslag för britterna att se Aden bli kommunistiskt.

Vi får optisk kontakt med några personer på kajen vid tullhuset. Jag jollar in och hälsar. Det är en tjeckisk familj – Petr och Iva Vanis med tioårige sonen Ondrej. Petr är i Yemen på ett tvåårsjobb som radiotekniker och installerar en rundradiostation. Fru Iva och sonen är på besök under ett par månader. Vi samtalar en stund och de lovar att återkomma på eftermiddagen för att ta oss med på en rundtur i Aden.

De återkommer som lovat. De har också tagit med sig en bekant – Petr Niesner. Han är också från Tjeckoslovakien och är läkare på ett sjukhus i Aden. Det blir en undersökning på kajen av den brännskadade foten, som fortfarande har lite vätskande sår. Doktorn tycker det ser godartat ut men skall återkomma imorgon med en del medikamenter. Han berättar att den tjeckiske konsuln på plats är ”troende” kommunist och skulle inte uppskatta om han tar ”västerländska” patienter till sjukhuset för behandling – om det inte är frågan om livshotande läge.

Så blir det alltså en bilrundtur med Vanis och därefter är vi hembjudna till deras lägenhet. De är fortfarande rustade med helgdagsmat, så vi blir väl förplägade och får en massa ”insiderinfo” om Jemen.



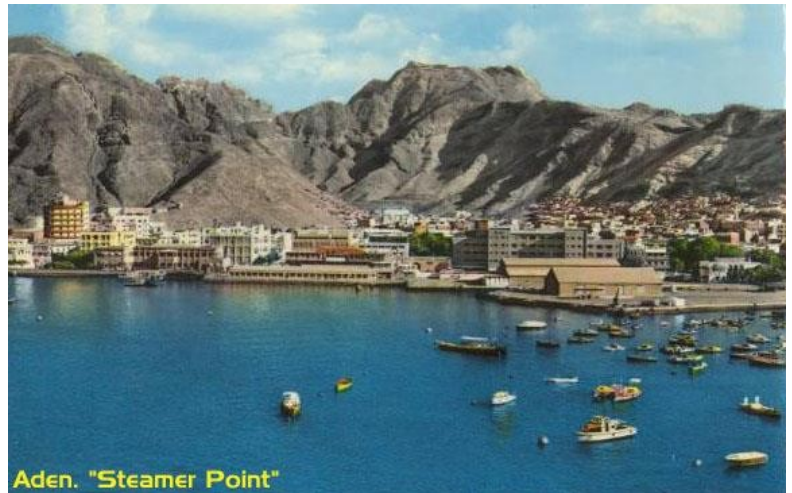
Söndag morgon kommer Petr Vanis ner till kajen och tar oss med på en ”rektur” till diverse affärer. Vi fortsätter på egen hand till en ”supermarket”, som visar sig ha praktiskt taget tomma hyllor. Det lilla som finns har ”svenska” priser – vi har ju blivit

ganska bortskämda med kostnader, i varje fall vad gäller matvaror. Vi går därifrån med sex burkar makrill.

Vi tar en taxi ut till ett område som heter Hormaksér, där det finns ett par så kallade \$-butiker. Vi besöker "Victory", där vi finner det mesta vi behöver. Återstår dock mjölkpulver och en del färskvaror.

Vi inleder eftermiddagen med att tvätta utanför tullhuset. Just när vi är klara kommer doktor Niesner tillsammans med sin översköterska från sjukhuset. Det blir "mottagning" på kajen igen. Jag får foten omlagd och en sorts grön natursalva att stryka på. Jag tycker själv att såren nu verkar nästan torra – men doktorn rekommenderar att vi stannar ytterligare fyra dagar. Vi vill komma iväg så snart som möjligt – så får se hur det ser ut imorgon.

Tändsprit till köket behövs – och trots letandet har vi inte lyckats finna någon. Förklaringen är att här är det den muslimska tron som gäller – och därmed spritförbud. Att det är metanol som behövs har ingen betydelse. Det hela är en aning motsägelsefullt – landet är kommunistiskt, vilket inte brukar sammankopplas med utpräglad avhållsamhet. Vi får således starta den vidare färden med spritransonering.



Måndagen den 4 januari. Vi förbereder oss för avgång. En del kompletteringar av proviant hinns med, liksom ett besök på posten. Inga brev – men postpersonerna verkar mycket nonchalanta, så det kan tänkas att det döljer sig post till oss i någon hög.

Petr Niesner med sköterska dyker upp på kajen återigen. Tala om vård och omsorg – och därtill helt gratis! De verkar vilja "behålla" oss ett tag – möjligen för att få lite omväxling i sällskapet här. Efter viss tvekan får jag "tillstånd" att starta seglandet med foten i befintligt skick. Tyvärr missade jag att be doktorn fixa "medicinsk" sprit – men han hade med sig en stor burk mjölkpulver åt oss!

Vi anpassar utklarering på eftermiddagen så att vi kan passera Bab-el-Mandeb i dagsljus. Proceduren går smidigt. Tullgubbarna är som lamm jämfört med de i Cochin – även om vi ju kom lindrigt undan där också. Jag har radiokontakt hemåt på eftermiddagen, så kan sända "startmeddelande". Klockan 17.30 drar vi upp ankaret och motrar ut mot solen och monsunvinden.



Aden-Port Sudan

Tisdag 5 januari. Vi gör bra fart hela natten och passerar Bab-el-Mandeb vid niotiden – och så är vi i Röda Havet. Precis som förväntat blir det en vindökning då monsunen pressas in i sundet. Vi bedömer vindstyrkan på förmiddagen till 14 m/s – alltså kuling. Vid middagstid har vi gjort 112 sjömil från Aden.

Jag har fin radiokontakt med SM vid två tillfällen. Även Olle i Götlunda kom in på frekvensen - senast jag hörde honom var vi på Atlanten!

Vindstyrkan tilltar på eftermiddag och kväll – som tur är har vi ju medvind. Vågbergen rullar in som expresståg bakifrån. Vi går för enbart stormfocken och måste handstyra för att inte komma tvärs sjöarna. Miss My visar att hon är sjövärdig – hon lyfter värdigt på häcken och rutschar iväg nerför vågberget. Så får vi problem. Ett kontaktfel i strömförsörjningen till satnaven gör att vi missar ett par fix. Vi närmar oss en liten ögrupp – Hanishöarna. Vi avser följa fartygsleden som går väster om dessa öar.



Mörkret kommer och det är fullmån. Plötsligt ser Olof att det bryter ett hundratal meter väster om vår kurslinje. Det stämmer ju inte! Satnaven är visserligen klar för användning men jag ser att det dröjer ytterligare en halvtimme till nästa fix kommer. Sjökortet visar att det finns en liten låg klippa några sjömil söder om Hanishöarna – den heter "Ship Rock". Ett olycksbådande namn. Vi utgår ifrån att det är bränningarna från "Rocken" vi ser i månskenet och att vi blivit strömsatta kraftigt åt öster. Att vända är en omöjlighet och att gå österut mot Jemens kust är inte heller något tilltalande alternativ. Vi fortsätter alltså på vår kurs och avvaktar ett nytt satnavfix för att hitta en säker passage västerut i sjölä mellan Hanishöarna. Efter en stund ser vi konturer av höga öar i vår färdriktning. Hanishgruppen består av ett antal obebodda öar av vulkaniskt ursprung. Det är för oss osäkert vart de hör – såväl Eritrea som Jemen gör anspråk på dem. Vi har i varje fall igen avsikt att besöka någon av dem – även om Lucas antyder att det finns ankringsplatser på ett par ställen.

Så kommer äntligen satnaven med en ny position, som bekräftar vad vi antagit. Vi finner en korridor mellan öarna, och går igenom till fritt vatten västerut. Vi kan inte pusta ut helt efter persen – men väl dra en lättnadens suck.

Efter en stund märks det att vi är nära fartygstraden - det är tätt mellan båtarna. Vi håller oss lite öster om leden – västerut har vi Eritrea, som har dåligt rykte i seglarkretsar och alltså bör undvikas. Det går fortfarande undan i hårdblåsten och vi byts av ganska tätt i vid rodret. Man behöver bara sticka upp näsan i sittbrunnen, så kommer en störsjö och hälsar välkommen. Vattnet är visserligen ganska varmt, men tydligen inte bra medicin för min högerfot, som åter har svullnat. Småsåren på tårna vill inte läka. Petr Niesner hade kanske inte så fel när han rådde mig att stanna ytterligare några dagar i Aden.

Onsdagens middagssposition är: N 14° 52' / E 42° 03'. På eftermiddagen avtar vinden något och vi kan byta till kryssflock vid 15-tiden. Jag har VHF-kontakt med ett kontainerfartyg på väg söderut – och får veta att det nu blåser sydvindar i hela Röda Havet. Det är högst osannolikt att det skall vara så länge – i norra halvan av havet skall det nu vara huvudsakligen nordliga vindar.

Alltmer avtagande vind – och vi kan sätta båda genuorna mot kvällningen. Så noterar vi än en gång drift österut. Det krävs motorhjälp för att komma förbi den lilla ön Jubal Attair – ön är som en magnet. Vi kommer dock ”loss” och kan åter segla på kurs 325° - och dessutom sova på frivakterna.

Torsdag 7 januari har vi en middagssposition: N16° 16' / E 41° 14'. Dygnsdistansen är 98 sjömil, vilket indikerar att vi inte längre har den kraftiga sydvinden kvar. Vår förhoppning om att nå Port Sudan på lördag får vi nog revidera.

Jag har fin radiokontakt med ”gänget”. Nu kör jag bara en gång per dag – klockan 1200 GMT. Detta för att inte behöva stänga av satnaven så ofta – den behagar ju fortfarande störa mottagningen. Hemma är det snö och 0°-igt. Birgit har beställt och betalt sin resa till Eilat – så det gäller att stå på.

Båttrafiken är livlig – men vi har inte behövt göra några direkta undanmanövrar. Vi har dock noterat att ett par upphinnande har ändrat kurs för att inte komma nära oss. Jag får väderprognos av en tanker: Nordvindar (där kommer dom!) – längre norrut 17-20 knop.

Natten är mycket lugn – blankt hav, månsken och svag nordvind. Vi är nu på 17° nord och redan här har alltså vinden helt skiftat riktning.

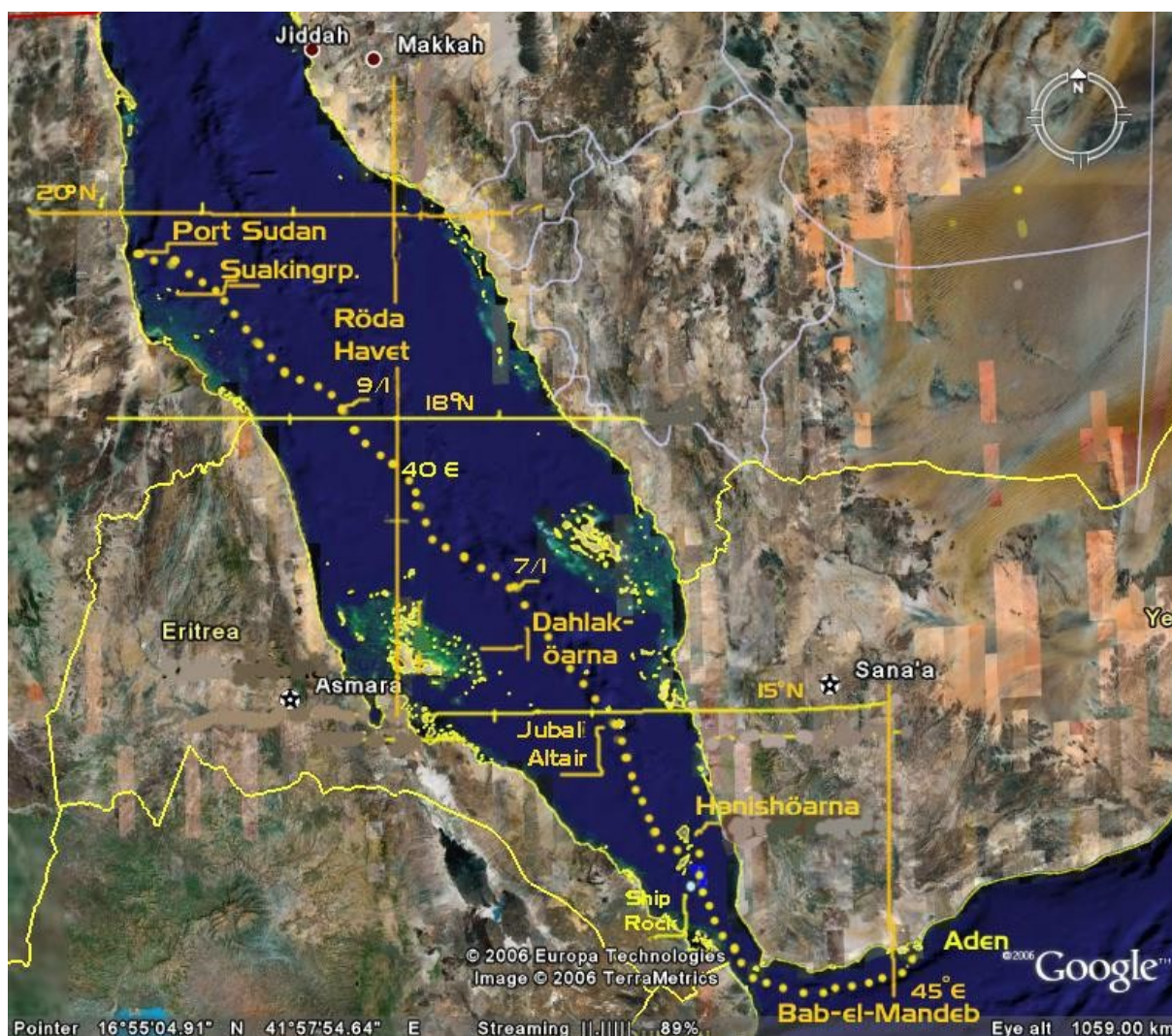
Efter passbytet klockan två på natten till fredag kommer plötsligt nordvinden farande på allvar. Jag anar ankomstgen genom att det blir sjö norrifrån en stund innan vinden tar i. Ner med genua och i stället kryssflock och revad stor. Så börjar bidevindsseglandet igen! Kurs 290° i stället för önskade 322°. På sena förmiddagen slår vi till kursen 025°.

Middagssposition: N 17° 11' / E 40° 12'. Senaste dygnet har vi endast gjort 85 sjömil. Det är mulet med en och annan regnskur.

Under följande natt blir det flera krysslager – vi försöker hänga med så snart vinden vrider. Det blir dock svagare vind på lördagsnatten – som vid middagstid blivit närmast stiltje. Motorn ger dålig fart – vi misstänker att någon beläggning är bo i dramat. Olof dyker och konstaterar en massa snäckor på propellern. Det blir skrapning, som förhoppningsvis skall hjälpa.

Det har gått lusigt – vid lördag middag konstaterar vi att dygnsdistansen enbart blivit 61 sjömil. Det mörknar från nordväst på eftermiddagen – vad det nu kan innebära. Det går fortfarande sakta på motorgång. Jag ökar varvet något för att få lite bättre fart – men vill fara varsamt fram med ”Yanne” – han är en viktig komponent i vårt liv på havet!

”Radioköret” går halvbra – Pelle är stark men Börje lite svagare. Birgit är i Bålsta och vi försöker få igång en konversation. Lite knackigt – men efter hand klarar vi ut alla frågor och svar. Roger kommer också in – det var ett tag sedan han hördes av. De har nu 350 sjömil kvar till Aden – och har mestadels haft svaga vindar från Indien. Lady Rosi har – som vanligt – trubbel med frysen.



Söndag 10 januari. Stiltje och fortsatt motrande. Vi passerar utanför Masamirit fyr på morgonen och har 100 sjömil kvar till Port Sudan – så vi bör vara framme under måndagen – om inte nordan brallar i för mycket. Olof bakar bröd och fixar middag – han är nu en riktig fena på köksbestyr. Jag tror han funderar på att bli köksmästare...

Vi får påhälsning av stora delfiner flera gånger under dagen. Den svaga vinden växlar från syd till nord – men strömmen sätter något åt norr, så det kompenserar en del. Idag går det bättre med radiokontakten – Birgit är i Bålsta idag också och vi får tillfälle till ostört samtal.

På eftermiddagen får vi ett antal ”mystiska” fix från satnaven – ett ligger ända till 12 sjömil fel. Inte bra - vi har behov av säker uppföljning eftersom vi skall runda Suakin-gruppen med en massa rev.

Jag plockar fram ”Karlsson” för styrhjälp. Han har varit ledig ett tag – och verkar först mycket ovillig till att tjänstgöra. Efter diverse ”behandling” kommer han dock igång och fungerar sedan hela natten med endast ett avbrott.

Suakin är en hamnstad på en av öarna i gruppen med samma namn – och förbunden med fastlandet med en landtunga. Staden har sedan början av 1900-talet förlorat sin tidigare dominans genom utbyggnaden av Port Sudan, som ligger dryga 30 sjömil norrut. Det omfattande revområdet förtjänar vår noggranna uppmärksamhet eftersom vi här skall svänga in mot nordväst.

Under natten till måndag får vi en kraftig strömsättning norrut – och vi passerar det lömska området utan problem. Jag ”läser på” en del om Port Sudan. Det verkar ganska positivt – med ett par undantag. In- och utklarering innebär ett springande mellan ett antal myndigheter. Men för all del – vi fick ju erfarenhet på Bali. Lucas skriver i handboken att diesel endast säljs fatvis – och att metylsprit är i det närmaste omöjligt att få tag i. Det verkar bekymmersamt eftersom det är två vätskor som vi måste ha i lagom mängd för fortsatt färd.

Sudan betyder ”de svartas land”. Just nu är förhållandena relativt lugna, vilket närmast får räknas till undantagen. Från 1882 fram till 1956 var det brittiska inflytandet stort i landet – men under lång tid har revolter, inbördeskrig och militärkupper hört till dagordningen. Den senaste militärkuppen ägde rum 1969 och ersattes så sent som 1986 av en ”civil” regering. Stora motsättningar råder mellan norra Sudans arabiska islamdominerade område – som har ett ekonomiskt och socialt övertag – och de ickemuslimska delarna i södra delen av landet. Vi hoppas att den nuvarande regeringen förmår hålla sig vid makten åtminstone en vecka till.



Middagspositionen den 11 januari visar att vi har endast 20 sjömil kvar till Port Sudan. Ännu en etappseger! Olof bakar sockerkaka och vi firar angöringen av en ny kontinent med en skål i portvin.

I Port Sudan

Inloppet är kantat av rev, men det erbjuder inte några problem för oss eftersom leden är väl utmärkt. Hamnen är omgiven av tre separerade områden – benämnda South, West och East Town – och således skyddad i alla riktningar. Ankringsplatsen ligger längst in vid West Town – och där droppar vi ankaret klockan 16.15 lokal tid. Etappen från Aden har tagit en vecka – sånär som på 15 minuter.

Vi noterar att här ligger ett antal andra båtar – varav fem amerikanska, en australisk och ytterligare några som vi inte direkt kan identifiera. Vi har inte för avsikt att gå iland idag – så vi gör i ordning på däck, sjösätter jollen och går tidigt till kojs. Som vanligt efter en längre etapp är det skönt att kunna sova ostört en hel natt.



Tisdag 12 januari. Jag anropar Port Control på morgonen. De lovar att sända ut ”doktor”. Inget händer på flera timmar. Efter förnyat VHF-anrop får vi besked om att han ”kommer snart”. Så sker också – och vi anses friska nog att få tillstånd att stanna till i Sudan. Även en representant för ”Harbour Master” är med. Detta går smidigt – men är bara en första etapp av hela proceduren. Alla myndighetskontor stänger emellertid klockan 14.00, så vi hinner inte med mera idag. Vi får dock tillstånd att jolla iland.

Inne på kajen blir det stopp. Några ”hamnpolis” vill se våra pass. Så får de se att jag har en videokamera – och en sådan är inte tillåtet att ta iland. Jag ber dem vänta

ett ögonblick – går tillbaka några steg och tar en videosekvens av killarna. De får se sig själva i kameran och tycker uppenbarligen att det är "kul", så när alla tittat färdigt är det tillåtet att fortsätta med kameran.

Men nu kommer vi "för tidigt" till stan. De flesta butiker tillämpar "siesta" och har stängt mellan 14 och 18. Det ger oss tillfälle att gå runt och se oss omkring. Vi växlar lite US\$ svart. Det är lite varierande kurser på den marknaden – men klart är att man får nästan dubbelt så många Sudan-pund som för den officiella kursen.

En etiopisk ung man – Assefa – "träffar på" oss. Han är flykting här och försörjer sig med diverse "extraknäck". Han visar sig vara mycket hjälpsam och till god hjälp för oss då det gäller att hitta "rätta" platser. Vi går till posten för att hämta förväntade brev. Jag får ett från Birgit och Olof kan hämta ut tre stycken. Jag är lite "trött i foten" efter allt spring, så vi spar ytterligare inköp till morgondagen.



Onsdag 13 januari. Det här blir en "heldag" för oss på skilda håll. Olof har stämt träff med Assefa i centrum – och jag skall försöka klara av resterande både in- och utklarering. Mycket jollande och spring blir det: Först till Harbour Master (trevliga "gubbar"), sedan till passpolisen. Det innebär en jolletur över till East Town. De behåller våra pass – kom igen senare! Besöket vid hamnens "räkenskapsexpedition" visar sig nervpåfrestande – lång väntan och mycket omständligt. Hamnavgiften går på 10 US\$, men den kan inte betalas på plats utan skall göras på "Nilen Bank", vilken inte är helt lätt att hitta. Tillbaka över hamnen till hamnkontoret för att visa kvittot. Tillbaka över hamnen till tullen, som ganska smidigt grejar in- och utklareringen. Så till West Town och hamnkontoret igen för att få "clearance" till nästa hamn. Jag anger helt sanningsenligt att vi tänker gå till Eilat. "Myndighetspersonen" ser betänksam ut och säger: "Nej, det tycker jag inte ni skall göra – jag skriver Suez istället!" Nu återstår bara en jollerunda – till passpolisen för att få ut våra pass. Det är en del strul även där – men så småningom är vi "fria".

Klockan är två på eftermiddagen när jag återvänder till Miss My, där Olof och Assefa håller på att tanka vatten med hjälp av ett par "infödingar". Assefa följer med på en taxitur för att inhandla diesel, bensin och "kökssprit". 100 liter diesel (slipper köpa ett helt fat) - och fyra liter bensin kostar 120 pund – ungefär samma summa i kronor. Vi lyckas också hitta en "skeppshandlare", som på något vis fixar fram några liter sprit. Alltsammans mycket billigare än vad vi kalkylerat med – så plötsligt har vi en massa pund "över". Olof köper ett par skor och jag en del underkläder. Resten blir mat.

Assefa följer med ombord med "provianten". Han påpekar att han inte trivs i Sudan och vill följa med oss för att kunna komma till Europa på något sätt. Vi förklarar att det inte vore så lämpligt – och tackar honom för hjälpen med en lämplig ersättning.

Kvällen är stillsam med lite underhållsarbete, så att vi kan ge oss mot Eilat i Israel imorgon. Ännu en långkörare framför oss – cirka 670 sjömil "raka spåret". Det lär dock bli betydligt mera seglad distans, eftersom vi räknar med huvudsakligen motvind norrut i Röda Havet.