

MED NATASJA TILL VÄSTINDIEN



EN BERÄTTELSE OM TVÅ VÄNNER OCH EN BÅT

Det här är berättelsen om två vänner - Hasse och Ronny - som i slutet på 70-talet köper en gammal segelbåt med syfte att segla till värmen och hitta äventyret. Kanske inte så länge sedan kan det tyckas, men det var en helt annan tid. Då var det naturligt att man själv fixade med det mesta. Google, Internet, GPS och mobiltelefoner fanns ännu inte. Ingen av dom hade ägt en segelbåt, knappt seglat innan och än mindre renoverat en sådan.

1978 | HUR DET BÖRJADE

En tidig vårkväll sitter vi hemma hos Ronny och talar om vad som hänt sedan vi studerade tillsammans. Hasse som nyligen kommit hem från Västindien dit han seglat med en skuta, berättar om resan och visar lite häftiga bilder. Dit borde man segla i en egen segelbåt säger Hasse.

Efter lite funderande och resonering säger vi - ja varför inte, vad är det som hindrar oss? Ett problem är förstås det där med pengar. Hasse var nästan helt utan tillgångar och Ronny som låg i det militära var om möjligt ännu fattigare.

När vi börjar leta efter en lämplig båt är allt vi hittar i vår prisklass i det närmast att betrakta som vrak. En dag slår det oss "Natasja" - Uffes båt, den som Hasse seglade med till England efter studierna. Den kanske är till salu. Jovisst, Uffe har skaffat sig familj och båten ligger nu i Medelhavet och förfaller.

På våren 1978 åker vi en vecka till Tarragona där Natasja ligger. Tar upp henne på en slip för besiktning och bottenmålning. Båten är i väldigt risigt skick, speciellt utvändigt, och överlever nog inte ett år till utan underhåll. Skrovet är okej, motor och rigg fungerar med lite övertalning och priset är det rätta

- vi slår till.



Ett par månader senare är vi tillbaka på Natasja som ligger förtöjd på Club Nautico i Tarragona och påbörjar en total genomgång och renovering av båten. Vi börjar utvändigt, främst med överbyggnad, däck och sittbrunn.

Sista veckan i september tar vi upp Natasja på varvet som ligger granne med marinan. Hasses flickvän Jatta kommer på besök och hjälper till med arbetet på båten.



Efter varvsbesöket tar Jatta och Ronny tåget hem genom ett Frankrike där de tåganställda strejkar, medan Hasse fortsätter med reoveringen. Människorna i omgivningen är vänliga och han lyckas till och med få kredit hos både den lokala järnhandlaren och i speceributiken.

I december är det även dags för Hasse att åka hem för att jobba ett halvår. För att finansiera vårt projekt bor vi hemma hos vänliga föräldrar och arbetar och sparar så mycket vi kan.

1979 | FÖRBEREDELSE

I slutet av maj 1979 packar vi en SAAB till bristningsgränsen med prylar och sträckkör sedan ner till Tarragona. Resan går bra genom Europa men vid gränsen mellan Frankrike och Spanien fastnar vi i tullen. På bästa spanska försöker vi förklara att allt i bilen är reservdelar till en svensk båt i Tarragona. Vi har gjort listor på allt vi har med oss, men det fungerar inte - Ut med allt ur bilen.

Efter en stunds argumenterande kan vi dock packa tillbaka allt i bilen igen och köra vidare. Ronnys bror som är med på resan stannar några veckor och kör sedan hem bilen till Sverige.

ÄVENTYRET HAR BÖRJAT

Sommaren är het och inte en droppe regn faller mellan april och oktober. Samtidigt som vi bygger om hela inredningen bor vi i båten. Vi blir ett exotiskt inslag i marinan och skaffar oss många vänner.

Natasja tas upp en vecka på varvet och förutom det vanliga arbetet med skrovet pluggar vi igen det gamla toahålet, fixar läckor i stäven och kring propellerhylsan.

Vi sjösätter lagom till sommarens stora fest i hamnen. Den varar i fyra dagar med dans och massor av folk. Trots att dansen slutar vid fyratiden på mornarna så lyckades vi jobba en hel del på dagarna.



Arbetet på båten fortsätter – ta ner masterna, lyfta ur maskin och bygga vidare på inredningen. Allt flyter på tills vi båda en dag drabbas av dåliga magar. Hasse som har erfarenhet av dåliga magar från skutseglingen har lärt sig att om man trycker i sig fem gånger den rekommenderade mängden kolpulver så funkar det. Ronny ställer sig något tveksam till doseringen.

Efter att Ronny fortsatt under några dagar haft hög feber och diarré tar vår vän Xavier med honom till Röda korsets sjukhus. Mindre än en halvtimme efter att vi anlänt dit ligger Ronny nedbäddad med dropp. - Är det ett urinprov? frågar sjuksköterskan när Ronny lämnar in sitt avföringsprov. Analysen visar att det är Salmonella Ronny drabbats av. Penicillin i 10 dagar, och Ronny blir kvar på sjukhuset i en vecka.

När några tjejer från Sverige kommer på besök läggs verktygen tillfälligt undan och vi gör några trevliga utflykter och segelturer tillsammans.

I början av september kommer ett äldre tyskt par förbi. De är på väg till franska Rivieran i sin nyinköpta Hallberg & Rassy 41. De har fått problem med motorn och ber om vår hjälp vid seglingen dit. Det blir en angenäm resa med lugna vindar, delfiner runt båten och där frun serverar välsmakande frukostar, luncher och middagar. Det känns mer som semester än arbete, trots att vi får bra betalt.



Hösten närmar sig och med den kommer lite sämre väder. En dag efter att vi gjort några ärenden på Ramblan och är på väg tillbaka till båten överraskas vi av ett kraftigt regnväder. Strax innan hamnen passerar vägen genom en tunnel under järnvägen. Där är vattendjupet säkert ett par meter. Medan vi står och funderar på hur vi skall ta oss genom tunneln stannar en sopbil bredvid oss. När vi förstår att han tänker köra hoppar vi upp baktill. Sopbilen bokstavligen tömmer tunneln på vatten och skapar därmed en tsunamivåg på andra sidan. I en telefonkiosk till höger om tunneln står en man som nu plötsligt befinner sig i ett akvarium.

Våra planer är att rusta båten fram till hösten. Sedan segla i lugn takt efter den spanska kusten och fira jul och nyår på Madeira innan vi seglar vidare till Västindien. När vi är inne i oktober inser vi att vi inte kommer att hinna bli helt klara med arbetet ombord under hösten.

Två möjligheter finns - att lämna båten i Spanien för att åka hem och jobba över vintern, eller att snickra ihop en provisorisk inredning så att båten går att segla. Vi väljer det senare.

AVRESAN TARRAGONA – GRAN CANARIA

I början av december är Natasja i seglingsdugligt skick med en inredning som består av två kojor, toalett, ett bra kök och ett tillfälligt hopsnickrat hyllsystem för vatten och övriga förnödenheter.



Tidigt på morgonen den 3 december 1979 lämnar vi Tarragona efter att ha tagit avsked av alla vänner och bekanta. Vårt första stopp blir Ibiza. Så här i december är allt stillsamt där. Vi ordnar med några sprutor vaccin och fortsätter sedan vidare utefter den spanska sydkusten mot Gibraltar. Gör ett kort stop i Cartagena.

Hittills har vi mestadels gått för motor då det varit näst intill vindstilla. Framåt kvällen möter vi en konstig dyning i det övrigt blanka vattnet och lite senare kommer vinden. Vi sätter segel och en kvart senare flyger genuan i bitar. Vi lyckas ta oss in till en liten fiskeby i mörkret - Puerto de Adra, som inte ens är utmärkt på vårt sjökort. På morgonen när vi vaknar är hamnen fylld av segelbåtar på väg söderut och som fastnat i denna ödsliga håla. Det är Mistralen som blåser - en vind som bildas mellan lågtryck i Lejonbukten och högtryck västeröver. Den hårda nordliga vinden passerar över hela Spanien och är extremt torr när den når Medelhavet.

Vädret i mistralen upplevs säkert som vackert på land med en mörkblå himmel utan ett enda moln. När vinden passerat de höga bergen i södra Spanien störtar den ner mot havet vilket gör att det blåser snett uppifrån. Det gör att när båten kränger ökar belastningen i riggen.

20 sjömil nedåt kusten ligger staden Motril med en trevlig marina. Några större franska båtar gör ett försök att ta sig dit men kommer tillbaka på eftermiddagen blöta och tämligen omskakade.

Vi har bestämt träff med Ronnys föräldrar på Madeira över jul och nyår och börjar känna att tiden rinner iväg, så dagen därpå bestämmer vi oss för att göra ett försök. Till en början kan vi slöra ned till udden en bit innan staden Motril. Där vänder vinden plötsligt rakt emot oss och sjön blir hysterisk.

Trots att vi bara har en liten stormfock och mesanseglet uppe ligger vinscharna för det mesta i vattnet. Ett gäng med små delfiner verkar ha hur roligt som helst när de kommer farande ut ur de branta vågorna vilket håller humöret uppe. Med hjälp av motorn och några timmars hårt kryssande tar vi oss till slut förbi udden. Vi är den enda båt som lyckas ta sig till Motril den dagen.

På Gibraltar stannar vi till för att bunkra. Bland annat inhandlas ett lerkrus med en gallon 70 procentig mörk rom. Nu kan det tyckas lite bakvänt att bunkra rom när man är på väg till Västindien. Men produkten håller högsta kvalitet och blir uppskattad av lokalbefolkningen i Västindien.

Den 20 december lämnar vi Gibraltar och sätter kurs mot Madeira. På julafton går vi in i ett frontsystem med hård västlig vind och besvärlig sjö. Efter att ha kryssat hela natten är vi på morgonen i stort sett på samma ställe som kvällen innan.

På juldagen klarnar det upp och fram på eftermiddagen kommer en jämn och fin nordlig vind på ungefär sju sekundmeter.

Storseglet och den stora genuan åker upp och vi forsar vi fram på halvvind.

När mörkret faller får vi uppleva en magnifik mareld. Mareld är en sorts plankton som fluorescerar med en turkosblå färg, ungefär som en lysmask. I vattnet efter båten bildas en spikrak lysande gata så långt vi kan se. Ingen av oss vill krypa till kojs den kvällen.



Efter midnatt har vinden ökat så pass att vi byter till ett mindre försegel. När vi når fyren på Madeiras södra udde har vi seglat 90 distansminuter under de senaste tio timmarna. Inne i hamnen träffar vi våra vänner Markku och Kent. De har köpt en äldre svensk lastbåt – Caritana som de planerar att ta till Västindien för att köra lite frakter mellan öarna.

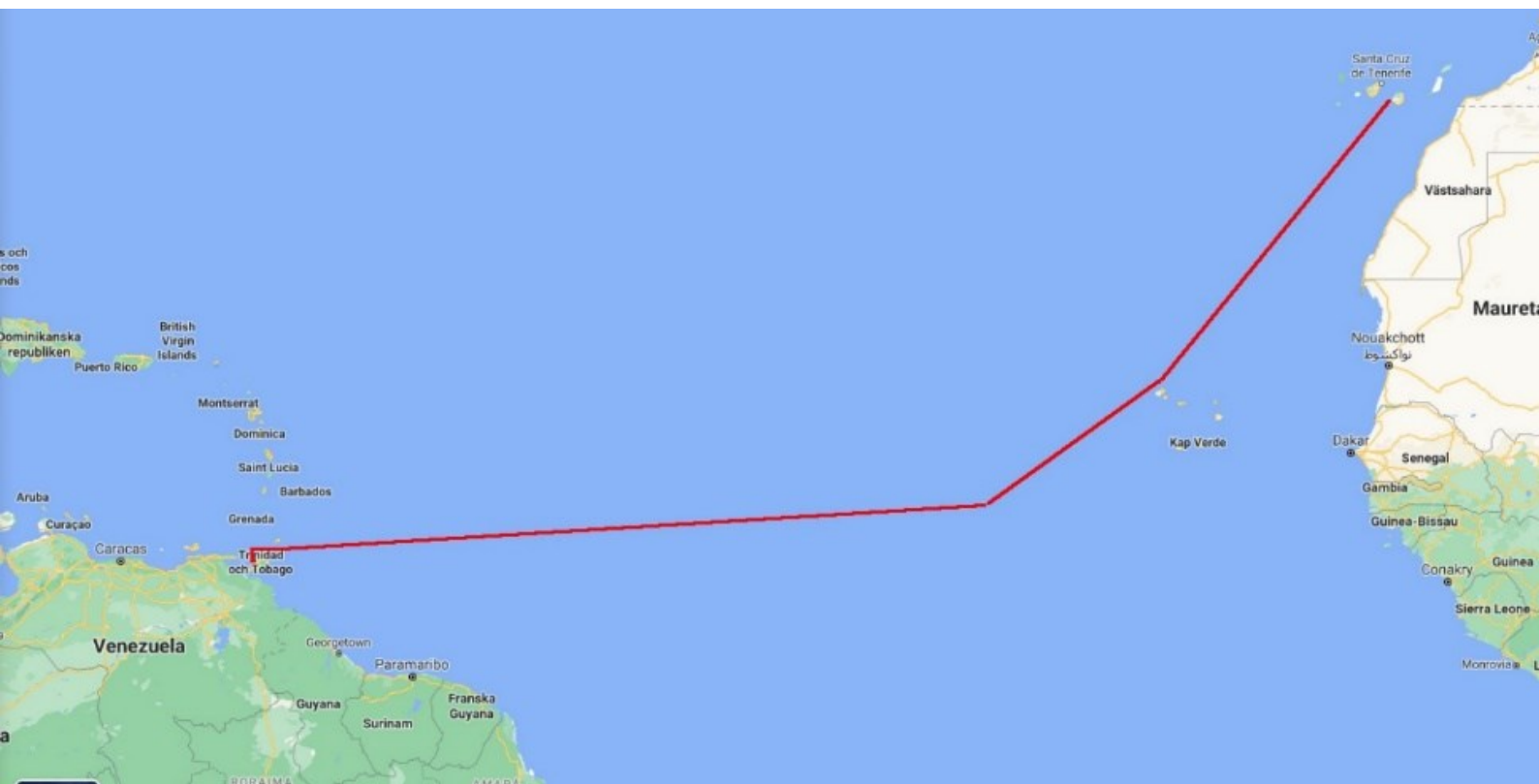
Efter att ha avverkat Nyårsfirandet och sagt farväl till Ronnys föräldrar känner vi oss lite ivriga på att komma vidare. Säsongen i Västindien är mellan december och maj och vi befinner oss på fel sida av Atlanten så att säga.

Nästa stopp före överseglingen till Västindien blir Puerto Rico på Gran Canaria. Halvvägs dit dör vinden helt och motorn krånglar. Ett av rören från bränslepumpen till spridaren har skakats av. Med lite fantasi och mycket tålamod lyckas vi efter ett antal timmar i pressande värme och med en envis dyning laga bränsleröret.



Väl framme i Puerto Rico parkerar vi vid sidan av Caritana som också tagit sig dit. En dag när tidvattnet går ut lutar vi Natasja mot en kaj för att laga en läcka i stäven. Den uppstod vid den hårda kryssen på väg till Motril. Vi bunkrar mat och vatten inför resan över Atlanten. En eftermiddag den sista veckan i januari är båten fullpackad och vi seglar ut ur Puerto Ricos hamn till ljudet av sirenerna från alla båtar i hamnen, som traditionen bjuder.

Atlantseglingen JANUARI 1980



Det är nu den sista veckan i januari 1980. Natasja är fullpackad med proviant och vatten. Vi lämnar Gran Canaria mot kvällen och ser ljusen från Puerto Rico sakta sjunka under horisonten. Vårt mål är karnevalen på Trinidad i Västindien, cirka 2 800 nautiska mil (5 200 kilometer) föröver.

Vindarna är svaga när vi lämnar hamnen så vi kör för motor under natten. När vi på morgonen skall sätta segel visar det sig att vajern till storfallet hoppat ur trissan i masttoppen. Att hissa upp någon i masten är inte att tänka på i den rådande dyningen. Då vi räknar med att ha passadvinden i stort sett rakt akterifrån över Atlanten beslutar vi oss för att skippa storseglet och i stället använda storbommen som spirbom till genuan.



När man seglar till Västindien följer man Nordostpassaden. Det innebär att från Kanarieöarna seglar man söder ut en dryg vecka och i höjd med Kap Verde svänger man till höger. Ser man sedan till att solen går upp akteröver och ner föröver bör man efter cirka tre veckor höra ljudet av steelband och känna doften av rom. Då är man framme.

Passadvindarna visar sig vara lite nyckfulla så här sent på säsongen. Efter några dagars sviktande vindar kommer en kraftig västlig vind som gör att vi hamnar nära den yttersta ön i Kap Verde-gruppen.

Vi funderar på att gå iland där, men då det äntligen kommer lite vind från rätt håll så fortsätter vi. Något dygn efter Kap Verde kommer passaden med sin karaktäristiska dyning och sitt mörkblå vatten.

Nu började solen och värmen göra sig påmind på allvar. Temperaturen i vattnet stiger snabbt till ungefär 27 grader och det blir otroligt varmt, även på nätterna. Madeiramössan som Ronny haft på sig nattetid stuvats undan.

Vårt största problem är den ringa vinden som i kombination med hög sjö sliter på grejerna. Det kan smälla till ordentligt i genuan när vi surfar ner i vågdalarna och en dag går plötsligt vantskruven till förstaget av. Hela masten hänger i förliket till genuan och det är några dramatiska minuter innan vi säkrat masten i reservfallet och lyckas byta ut den trasiga vantskruven.

Flygfiskar kommer svävande i stora stim ur dyningen och kraschar ibland på båten. De blir ett välkommet tillskott till vår proviant.

Vaktschemat rullar på med Hasse eller Ronny vid rodret dygnen runt.

Jatta öppnar konservburkar och lyckas trots det klena urvalet att ständigt överraska med nya varianter.

Sedan hjälper hon till med att sitta vid rodret när middagspositionen skall fastställas med hjälp av sextanten.



Vår navigationsutrustning består av en kompass, en bra armbandsklocka, en sextant och en nautisk almanacka. Däremot saknas logg och annan elektronisk lyxutrustning.

Med hjälp av sextanten och klockan mäter vi solens höjd över horisonten vid en viss tidpunkt. Med hjälp av den nautiska almanackan kan vi beräkna vår dagliga position som antecknas i loggboken och ritas in i sjökortet.



Efter dryga tre veckors segling är det så dags att få bekräftat om vi har navigerat rätt. Enligt våra beräkningar borde vi på natten mot det 25:e dygnet anlända till ön Tobago. Det är upphetsande och lite svårt att sova på den frivakten. Klockan halv tio på kvällen dyker det upp ett ljus bakom förstaget - blink, blink, blink, blink ... Är våra beräkningar riktiga? Jodå, karaktären stämmer med fyren på Tobago.

Kvällen därpå anlöper vi Port of Spain som är Trinidad och Tobagos huvudstad, precis i rätt tid för karnevalen. Vi förtöjer på utsidan av Caritana med kompisarna Kent och Markku. De har anlänt tidigare under dagen efter att ha lämnat Puerto Rico en dryg vecka efter oss. Nämnas bör att Caritana var byggd ett århundrade tidigare och är klassad för inre kustfart i Sverige.

KARNEVALEN PÅ TRINIDAD 1980

Karnevalen på Trinidad går inte att beskriva, den måste upplevas. Efter en veckas JumpUp-party och Steelband-tävlingar startar karnevalståget klockan 04.00 på måndagsmorgonen. Festen pågår sedan utan uppehåll till midnatt på onsdagen.

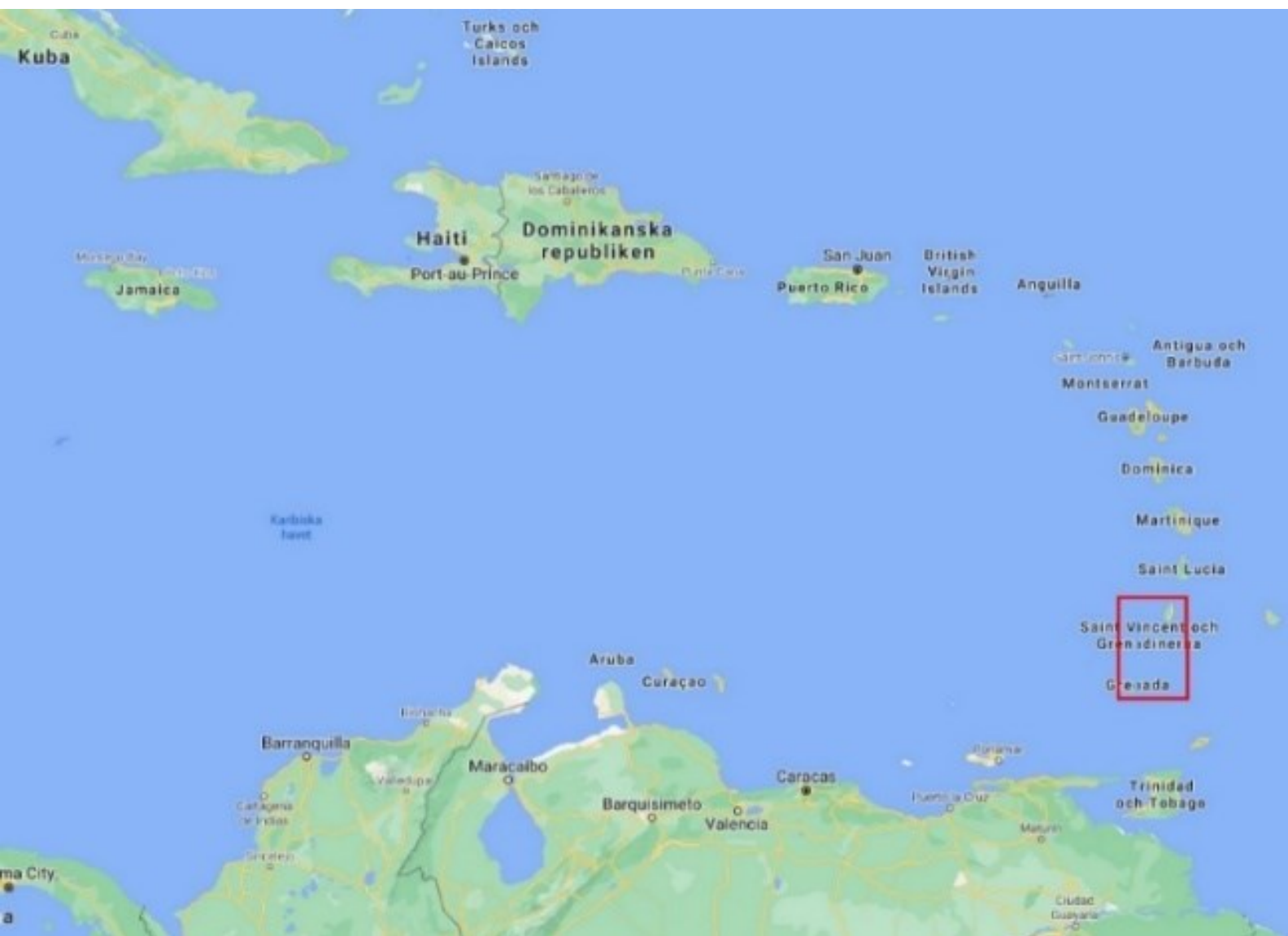


Markku som lyckats ordna en last med Caritana till Grenada behöver nu mer besättning. Det beslutas att Ronny mönstrar ombord på Caritana ett tag för att hjälpa till medan Hasse och Jatta själva får segla norröver till Grenadinerna.

GRENADINERNA

Grenadinerna - öarna över vinden, är ett band av öar som sträcker sig norrut från Grenada. Området är det minst exploaterade i Västindien och där kan man hitta sin egen paradiso med kritvit korallsand, vajande palmer och kristallklart turkost vatten.

Mellan de större öarna är ofta avståndet 30 till 40 distansminuter på öppet hav. Det innebär att med en båt som Natasja, med relativt låga fribord, kan det emellanåt bli rätt så blött.



Den 26 februari lämnar Natasja Port of Spain med kurs mot Prickly Bay på södra Grenada. En exotisk vik som ligger bra skyddad och med utmärkt snorkling.

Efter några dagar dyker vännerna från Caritana upp och Ronny får för första gången uppleva sig bada i ett akvarium bland färgglada fiskar av alla möjliga slag.

Människorna på Grenada är vänliga, men när vi klarerar ut förstår vi att det finns en viss politisk oro i bakgrunden. Efter utklarering har vi 24 timmar på oss att lämna Grenadas territorium och det är nu absolut förbjudet att gå iland.

Vi gör ett kort stopp på ön Carriacou innan vi fortsätter vidare norrut mot Union Island. Där finns det en liten flygplats som bara fungerar för små flygplan. Vid landning gäller det att få stopp på kärran innan landningsbanan tar slut en bit ut på korallrevet.

Efter ett par dagar på Union seglar vi vidare till Petit St Vincent. Det börjar nu bli sent på säsongen, och de allra flesta båtar har dragit sig längre norr ut, vilket gör att vi får kilometerlånga stränder alldeles för oss själva.

Tobago Cays, får nog räknas som pärlan i Grenadinerna. Några små atoller med kritvita stränder omgivna av ett sex kilometer långt rev mot Atlanten. Vattnet är obeskrivligt klart med en fantastisk snorkling bland sköldpaddor och färggranna fiskar.

Vi sitter sittbrunnen på kvällen och njuter av den varma passadvinden från Atlanten.

Det är fullmåne och botten syns tydligt under båten i månlyuset, trots att det är nästan tio meter djupt där vi ankrat.

Framför oss ligger korallrevet som stoppar Atlantens dyningar, och utanför det, tre tusen sjömil öster ut ligger Afrika.



När förråden börjar tryta ombord fortsätter vi norr ut till Bequia, en av Västindiens mest populära öar. Där samlas många långseglare. Många blir kvar där en länge tid och bara njuter av den lugna atmosfären och de sköna stränderna med sina små barer.

På Bequia lämnar Jatta Natasja och mönstrar på en svensk Swan 55a på väg till Sverige. Hon får jobb som kocka ombord.

Caritana anländer till Bequia på förmiddagen den 19 april och träffar Natasja och Hasse som legat där i nästan en månad. Vi kommer överens om att Hasse och Ronny seglar ner Natasja till Trinidad och hjälper till med lossningen av Caritana, som därefter skall överlämnas till den nye ägaren.

TILLBAKA TILL TRINIDAD

Efter att nödvändigt vatten, proviant och två svenska tjejer tagits ombord sätter vi kurs mot Trinidad. Det blir en riktigt trevlig segling med öppna vindar och varmt och skönt väder. Väl framme i Port of Spain två dagar senare lämnar flickorna oss för att flyga hemåt och efter att Caritana överlämnats till de nya ägarna flyttar Markku och Kent ombord.



Stannar till på Grenada för att ta upp båten på en enkel slip. Den skada i fören som tidigare åtgärdats i Puerto Rico har nu blivit uppkörd under seglingen från Trinidad.

Efter sjösättning lämnar vi Grenada i hopp om att hinna till Union Island före mörkrets inbrott. Hög motsjö gör att vi får ge oss vid ön Carriacou där vi går in i en vik och ankrar. Äter middag och lägger oss tidigt.

Passar på att snorkla och bada innan vi fortsätter upp till Union Island.

Kvällens middag som finansieras av bolaget Markku och Kent intas på grannön Palm Island.

Dagen därpå tar vi en tur ner till ön Petit St Vincent där vi snorklar bland färgglada fiskar och korall. Ön är nu helt öde, inga turister, säsongen är över.

Nästa stopp blir Tobago Cays. Vi lägger oss ute vid revet med bara någon meter vatten under kölen och där dyningen från Atlanten dånar in.



På morgonen tätas hydraultanken som läckt och sedan simmar vi ut till revet. Hisnande vackert, massor av lustiga fiskar i olika färger och alla möjliga typer av korall.

Knäpper en hel rulle film med Ronnys undervattenskamera.

På väg tillbaka till båten harpunerar Markku två fiskar som Kent steker till lunch.

När vi efter några dagar drar upp ankaret och lämnar Tobago Cays får vi en kanonsegling upp till Bequia.

Halvvind, 28 distans på fyra timmar, sju knop i snitt.

Vår besättning är helnöjd och vi hör att dom börjar prata om att köpa segelbåt.



Bequia är troligen den mest populära platsen bland långfärdsseglare i Grenadinerna. Den stora skyddade viken Port Elisabeth är omgiven av mjuka vita sandstränder. Här finns det gott om ankringsplatser och även stora kryssningsfartyg ankrar på redan. Några mindre barer ligger under palmerna i vattenbrynet och stämningen är mycket avslappnad. Vi ankrar 30 meter utanför den populära baren Frangipani.



Våra vänner lämnar oss på Bequia för att flyga hem till Sverige. I stället mönstrar vi ombord en svenska och en amerikanska som vi träffat på Frangipani kvällen innan. Då båda är vegetarianer inhandlas rikligt med grönsaker inför avfärden. Får en fin segling till Martinique med farter upp mot åtta knop mellan öarna.

Glider in i Fort de France vid skymningen nästa dag. Middag ombord och bums i koj. På morgonen går tjejerna iland, handlar mat och grejar med sina flygbiljetter. Vi fyller på diesel, byter gasflaskor och köper lite vin innan vi far vidare till ön Dominica.

Huvudstaden Roseau välkomnar oss med ihållande regn. Dominica är den högsta ön i Grenadinerna och därmed också den regnräkaste.

Det innebär att under torrperioden regnar det "most of the time" medan det under regnperioden regnar "all of the time" enligt Guideboken.

Hela ön är allvarligt skadad av orkanen David som passerat över ön året innan. Man har ännu inte fått igång ett fungerande el- och telefonsystem. Hus, kyrkor och hotell är här och där sönderblåsta.

Efter ett par dagar på Dominica med trevliga utflykter sätter vi kurs mot Antigua. Väl framme i English Harbor får vi segla in i hamnen då hydraultanken börjat läcka igen.

Vi är nu framme i slutet av maj och amerikanskan har mönstrat av och flugit hem. Göteborgskan är runt bland båtarna för att höra sig för om hon kan få följa med någon norröver.



Vid midnatt sitter Ronny i sittbrunnen och skriver. Cikadorna spelar i skogen intill, en lätt bris fläktar över lagunen, fullmånen och stjärntecknet Södra Korset lyser upp den djupblå himlen.

Göteborgskan som inte fick något napp idag kröp just i koj. Ronny ska bara se till sjuklingen Hasse som har fått magproblem och sedan kryper också han ned i koj.

HEM TILL SVERIGE FÖR ATT ARBETA

Det dimper ner ett telex från företaget Hasse tidigare jobbat på. De vill ha hem honom för att de har fått en förfrågan om att bygga en fabrik i ett nordafrikanskt land och till projektet behöver de hans hjälp. Reskassan är på upphällningen så vi bestämmer oss för att packa ihop och åka hem till Sverige för att knega ihop mera pengar.

Natasja förbereds så gott det går på att bli lämnad ensam. Förtöjs ordentligt med aktern fastknuten bland mangroveträden i English Harbour. En engelsman som ska stanna där i minst ett halvår lovar att titta till båten.

Nu är de bara att hoppas att årets orkaner inte passerar över just Antigua.



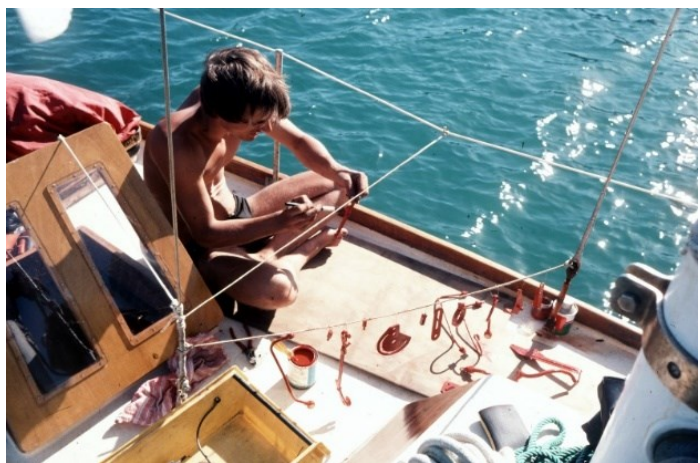
ANTIGUA-DECEMBER 1980

De sista dagarna i december 1980 återvänder vi till Antigua. Resan från Stockholm via New York går bra på alla sätt. Vi lyckas ta oss igenom alla tullar utan problem. Vårt bagage som förutom det vanliga innehåller bland annat en gummibåt, en utombordare, en begagnad genua samt en renoveringssats till dieselmotorn.

Natasja visar sig ha klarat sig bra i värmen och regnet, utan en spricka i färgen på friborden. De enda besökare vi haft ombord under vår frånvaro är två kackerlackor som vi finner avlidna på durken.

Planen att lämna in vår motor till den lokala verkstaden för renovering överges efter att vi besiktat stället. Så, för ankar mitt i viken lyfter vi själva ur motorn och ställer den på svänghjulet mitt i salongen. Den plockas isär i sina beståndsdelar och vi kan då konstatera att en av kolvarna spruckit rakt av vid kolvringarna. Två nya kolvar rekvireras från Sverige.

Samtidigt med renoveringen passar vi på att måla upp alla detaljer i den vackert röda originalfärgen.



Efter dryga 3 veckor sitter alla prylar på plats. Motorn startar direkt när vi vevar igång den och allt verkar fungera klanderfritt.

En dag kommer en man roende in till English Harbour. Han har rott hela vägen över Atlanten från Falmouth i England. Detta är hans första stopp. Han lägger till vid en brygga i viken där det kommer ner en man och kör iväg honom.

- Det här är en privat brygga, skriker mannen.

- Ursäkta, men jag kommer ändå från Falmouth, försöker roddaren.

- Jag skiter i var du kommer från, bryggan är privat.



Viken bredvid English Harbor heter Falmouth Bay, kanske var det därifrån bryggägaren trodde att roddaren kom.

MOT TRINIDAD-KARNEVALEN 1981

Det är mycket som behöver fixas på båten men i mitten av februari känner vi oss klara och det är dags att sätta kurs söderut.

Vi lämnar English Harbor på kvällen och redan första natten råkar vi ut för ett squall med tuffa vindar och besvärlig sjö. Efter ett par timmars segling spricker storseglet rakt av. Seglet är så pass gammalt att det inte lönar sig att reparera, varför vi bestämmer oss för att beställa ett nytt när vi kommer till Bequia.

För mesan och försegel glider vi vidare söderut och på morgonen dag två ankrar vi i Fort de France på Martinique. Efter byte av gasolflaskor och inköp av diverse övriga förnödenheter fortsätter vi mot Bequia.

Där har vi turen att pricka in sjösättningen av en 28 meter lång valfångstbåt (läs smuggelbåt). Som är byggd direkt på stranden vid Friendship Bay. Hela bygget har tagit fyra år.

För att få pjäsen i sjön är hela öns befolkning på plats. Med hjälp av block och talja fästa vid stora ankare som placerats ut i viken försöker man dra ut båten på rullande stockar.

Det hela avslutas med att alla som hjälpt till bjuds på förtäring med rom som måltidsdryck enligt gällande sed.



I lätta vindar och med nästan ingen sjö lämnar vi Bequia en kväll. Segelmakaren har provisoriskt lagat storseglet och samtidigt tagit mått för att sy upp ett nytt. Anländer till Saint Georges på Grenada under eftermiddagen andra dagen. Handlar, tankar och beställer tid på slipen, för att därefter ge oss av vidare mot Trinidad.

Får en fin segling i frisk halvvind med moderat sjö. Väl framme i sundet Boca de Monas på Trinidad tar vinden slut. Det går inte att köra med motorn då det visar sig att all hydraulolja läckt ur tanken. När vi ligger där och driver kommer den svenska segelbåten Santana och bogserar oss igenom sundet. Väl igenom seglar vi vidare mot hamnen i Port of Spain.

Efter ett tag dör vinden ut helt. Utombordaren sätts på plats i gummibåten och Ronny fräser iväg till en stor oljetanker som ligger för ankars. Där lyckas han köpa 10 liter hydraulolja av deras bästa sort.

Framme i Port of Spain ansluter vi oss till en grupp av 14 stycken svenska båtar som parkerat med aktern ihop och med ankare ut åt olika håll. Totalt ligger det runt 100 båtar i hamnen, nästan dubbelt så många som året innan.



Ger oss i kast med den strulande hydrauliken. Vår motor har inget backslag utan drivs med en hydraulisk pump på motorn och en hydraulisk motor på propelleraxeln.

Oljan visar sig läcka ut via axeln till ventilen som fungerar som backslag. För att det inte skall knarra i båten när vi seglar låser vi normalt propellern i backläget. I det läget är axeln rostig, så det borde nog funka om vi i stället låser den i framläge under segling.

Så resonerar vi och lämnar problemet för att bege oss in till staden och påbörja fyra dygn med musik och dans.



Vi träffar ett par trevliga lokala tjejer som vi hänger med och som får fungera som våra guider.

En dagsutflykt med tjejerna till en skön beach hinner vi också med innan det är tid att bege sig norrut igen.



VARV PÅ GRENADA

Upp tidigt, handlar det som behövs för resan, och efter utklarering ger vi oss iväg mot Grenada. Får en fin segling i den annars besvärliga sjön mellan Trinidad och Grenada.



Väl framme i St Georges klarerar vi in och lyckas också få tag på en talang som mot en anständig penning ska hjälpa oss att måla.

Båten får man vinscha upp på land för hand och väl uppe behöver den säkras mot närmaste träd.

Talangen anländer i arla morgonstund och med sig har han förutom en egen fin pensel, ett bakverk som hans mamma bakat åt oss kvällen innan. Han börjar dagen med att sätta sig på en sten och röka något han rullat själv. Därefter tar han sig an målning av friborden, medan vi tätar några mindre läckor och målar botten.



När vi på förmiddagen påföljande dag åter är i sjön ger vi oss i kast med hydraul-ventilen. Den är visserligen tät i framläge, men håller inte propellern stilla. Ventilen rivs isär och axeln slipas upp och en ny o-ring som passar hittas bland reservdelarna.

Vi unnar oss några extra dagar på Grenada för att vara med vid firandet av tvåårsdagen av "Folkets revolution".

BEQUIA

En vecka senare glider vi in i Port Elisabeth på Bequia. Hydraul-ventilen visar sig nu vara tät även i backläget. Det nya storseglet är klart och vi passar samtidigt på att göra en översyn av mesanseglet och stormfocken.

Vi får låna segelmakarens "Bequia dinghy" och med den ställer vi upp i en kappsegling. Det är en 4,5 meters segeljolle som bär alldeles för mycket segel och med stenbumlingar i botten som barlast.

Vinden är frisk och byig och plötsligt på kryssen kränger båten ner så kraftigt att vattnet forsar in. Stäven dyker ner i sjön och vi seglar bokstavligen ner båten under vattnet. Blixtnabbt lyckas vi vräka barlasten över bord och på så vis rädda båten från att sjunka till botten.



VIDARE NORR UT

Med nytt storsegel och fina vindar lämnar vi Bequia på kvällen några dagar senare.

Som kanske noterats lämnar vi oftast hamnarna på kvällen då vindarna är jämnare och svagare på natten. Framförallt vill vi komma fram till målet dagtid.

Medan Ronny sover lyssnar Hasse på Radio Sweden och kan sedan rapportera – Minus sju grader i Stockholm, sossarna 49 procent, Stenmark tvåa i världscupen och slutspelslagen i bandy är klara.

Solen skiner över ett mörkt, djupblått Karibiskt hav vars vågor, i brist på vind, så här på morgonen, inte orkar höja sig mera än en halv meter. Ronny står i nedgångsluckan med fötterna på maskin, som på stabilt låga varv ser till att vi går så fort att fartvinden fyller alla segel. Ett stim med flygfisk kraschlandar i vågorna efter en kort flygtur.



Passerar strax innanför Diamond Rock, en hög klippspets strax söder om Martinique. Släpper ut seglen ytterligare och forsar nu fram i över sju knop med fullt ställ. Ankrar på eftermiddagen i Fort de France, Martinique, efter en härlig segling med det nya storseglet.

Närmaste affär uppsöks, där en baguette, en brieost och en flaska vin införskaffas. De inköpta varorna får bilda kvällens middag.

Planen är att lämna ankar vid 23-tiden, men en allvarlig försovning drabbar oss. Väl utsövda lämnar vi därför Fort de France vid sjutiden på morgonen dagen därpå. Bakom Dominica, plockar Hasse upp årets första fångst, en Kingfish på dryga 60 centimeter.

Den radiostation vi oftast lyssnar på sänds från ön Montserrat. Lite blandad musik, nyheter och väder. Väderrapporten brukar vi le åt då den låter likadant varje dag.

-Today clear sky, temperature around 28 degrees. Wind between north and south east, ten to twenty knots. Vi är övertygade om att rapporterna kommer från ett inspelat band.

Men så framåt kvällen kommer plötsligt en helt annan rapport. Kraftiga vindar från väst och regn! Vi tittar på varandra, dom måste ha lagt på fel band.

Efter att ha gnetat oss förbi Guadeloupe i svaga vindar under natten, börjar det på morgonen blåsa upp rejält från väster med kraftigt regn. Med stormfock, bottenrevat storsegel och revad mesan gör vi ändå dryga sex knops.

Glider in i English Harbor på Antigua lagom till lunch som till tulltjänstemännens förvåning består av grova skivor Kingfish stekta med lite lök och tomat samt en liten brödbit och ett glas vin.

ANTIGUA RACE WEEK

Vår vistelse i Västindien avrundas med Antigua Race Week, Ett evenemang som pågår under en vecka, och där de största segeljakterna från världens alla hörn deltar.

På plats är bland annat en replika av skonaren Amerika som i original år 1851 vann det första Amerikas Cup.



Det hela avslutas med "Tokigheternas dag" bestående av allehanda lekar och roliga tävlingar. Ett fantastiskt kul evenemang att få vara med om.

Säsongen börjar gå mot sitt slut, och båtarna börjar så smått att planera för vidare segling mot antingen USA eller Europa. I vårt fall är det inte bara säsongen som började ta slut utan även våra pengar.

Vi diskuterar våra alternativ

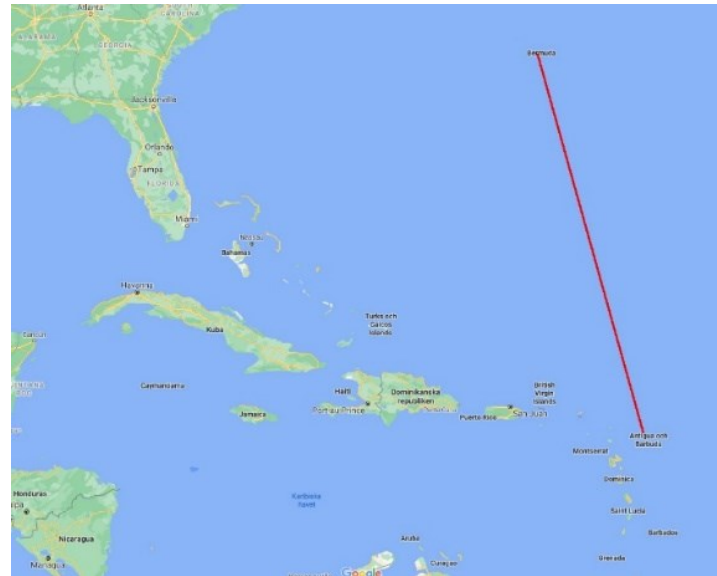
- att ta till vänster och fortsätta resan vidare via Panama-kanalen,
- att segla norr ut till USA för att försöka tjäna ihop lite pengar eller
- att ta till höger mot Europa.

Natasja är inte i skick att ge sig ut på Stilla Havet för en segling jorden runt. Efter noga övervägande beslutar vi oss för att välja det sista alternativet, alltså att segla hem till Sverige

HEMSEGLINGEN | 1981

Det är nu den tredje maj. Efter att ha sagt hej till våra vänner, duschat och intagit en lunch för våra sista karibiska pengar drar vi upp ankaret och seglar ut ur English Harbor mot nästa stopp, Bermuda.

Matförråden har laddats med konserver och torrvaror för dryga 40 dygn. Dunkarna är fyllda med 200 liter vatten och 150 liter diesel. Seglingen till Bermuda på 940 Nm bör ta cirka nio dagar. En liten autopilot, "Helmer", som kopplas till rorkulten, hjälper oss att styra båten (när den fungerar).



Efter en veckas segling börjar det bli påtagligt kallare på nätterna. Jackor och tröjor används nu flitigt. En morgon ökar vinden plötsligt, men efter en kvart klubbats den ned av ett störtregn. Vi avvaktar, dyngsura in på bara solbrännan, men ingen vind dyker upp.

Till kvällen får vi lite vind och storsegel samt lilla genuan hissas. Efter en timme är det vindstilla igen. Åskan som hittills hållit sig på avstånd börjar nu närma sig.

Till havs på kanten till den berömda Bermudatriangeln, i en liten segelbåt med över 500 sjömil till närmaste land kan man hålla sig för skratt.



Så här fortsätter det hela natten, vind - ingen vind, segel upp - segel ner. Vi har fastnat i ett tropiskt åskväder. Regnet vräker ner och runt om oss ser vi hur blixtar slår ner i vattnet.

Först vid gryningen och utan att ha blivit träffade av blixten känner Ronny ett lätt vinddrag. Genuan hissas och en halvtimme senare gör båten riktigt bra fart.

Ronny gör ett försök att baka bröd med jästen vi inhandlade på Gibraltar 1980. När degen fortfarande inte rört på sig efter en halvtimme, hamnar den kvarvarande jästen i den nordatlantiska oceanen, och får driva iväg i riktning mot Ohio. Brödet avsmakas i samband med eftermiddagskaffet. Inget fel på smaken men konsistensen var något ovanlig.



Den nionde dagen, när vi planerat vara framme på Bermuda, ligger vi i totalt stiltje sedan ett par dagar. Det är soligt och varmt. Middagshöjden fastslår dystert att vi endast tillryggalagt 24 sjömil under det senaste dygnet.

Siktat ett fält med "Portugisiska örlogsmän"-en för människan livsfarlig manet. Senare dyker en val upp strax bakom båten. Den håller på att skrämman slag på oss.

BERMUDA

Vid elva-snåret den 14 maj siktas Bermuda, som ligger där det ska, rakt föröver. Vi hittar en plats vid kaj med två svenska båtar mellan oss och kajen.

Efter att middagen intagits, tar vi oss an den ständigt krånglande Helmer, som efter några timmars lödningar och mätningar åter verkar fungera.

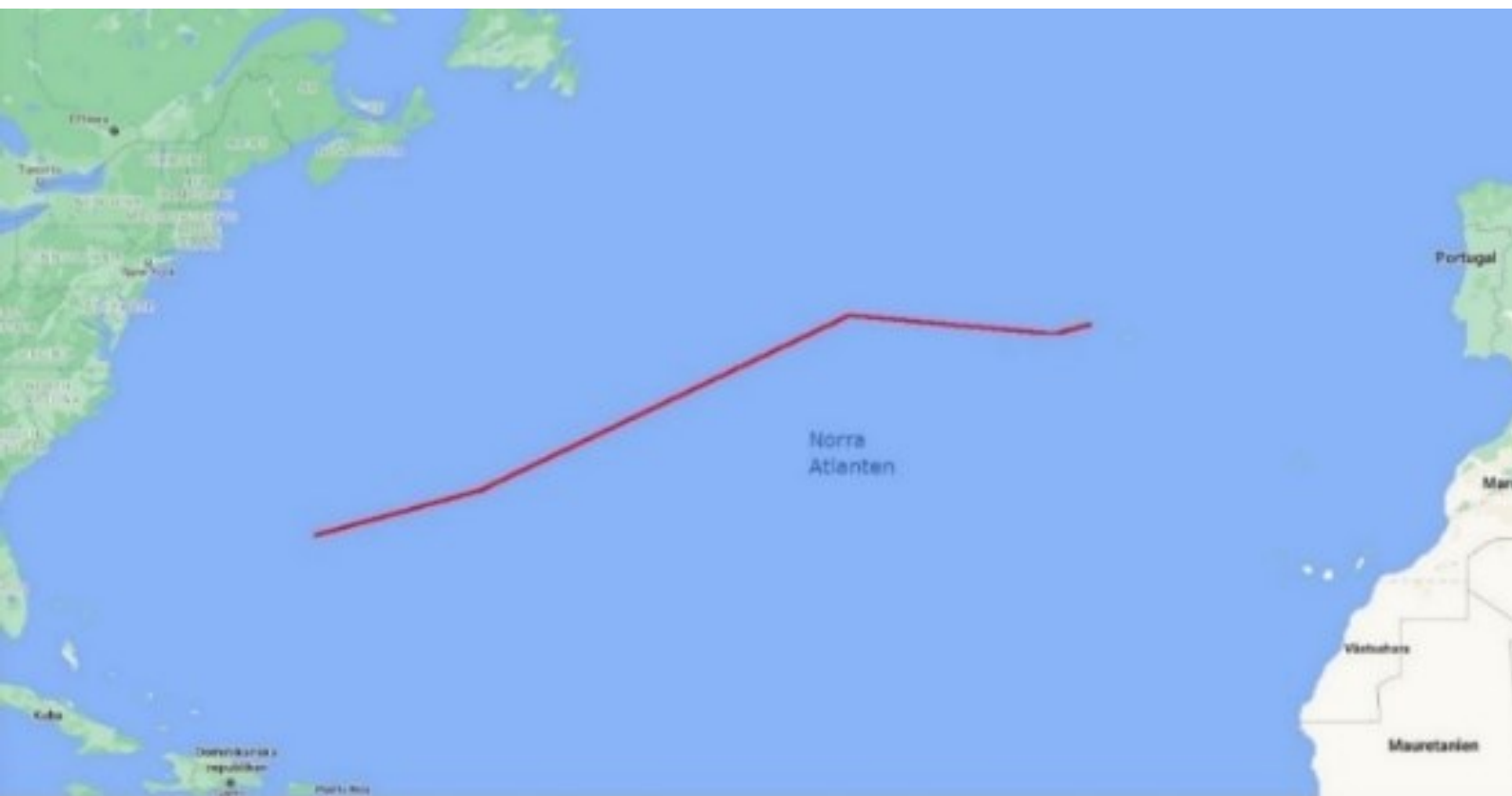


Inne i den välförsedda supermarknaden förser vi oss påföljande dag med kaffe, grönsaker, massor av färskt bröd, godis och lite konserver. De sanna optimisterna plockar även med några kilo mjöl och en burk bakpulver.

Vår plan är att kunna fira midsommar i Sverige. Redan nu ligger vi efter tidplanen, så stoppet på Bermuda får bli kort. Med förhoppningen att kunna segla ikapp förlorad tid lossar vi därför tamparna redan samma kväll och tuffar ut i den mörka natten.

BERMUDA – AZORERNA

När vi lämnar Bermuda på kvällen den 15 maj har vi nästan 1 800 sjömil segling till Azorerna framför oss.



Vädret blir kallare och ostadigare då vi nu går in i det område där lågtrycken på Atlanten bildas.

Fram på förmiddagen dör vinden helt ut, maskin igång. Helmer som åter har somnat in delas i två klyftor varefter några färgglada komponenter byts ut. Vid fyra ser vår vän frisk ut igen och slås på. Autopilotreparatören och hans assistent tar sig en välförtjänt kopp kaffe. Tjugo minuter senare, innan kaffet druckits ur hakar den upp sig igen.

Natten blir varmare än vanligt och vinden är fortsatt mycket svag.

Vi får påhälsning av ett stim hoppande och skuttande små delfiner. De nästkommande dagarna passar vi på att göra lite underhåll på båten, nu då vädret det tillåter. Solen skiner, varmt och skönt.

På morgonen, en vecka efter att vi lämnat Bermuda, dyker ett segel upp akter oss. Seglare är ett konstigt folk. I stället för att vara lite sociala och vänta in båten åker största genuan och full stor upp - nu är det kappsegling! Vindarna är svaga under dagen, men avståndet till förföljaren ökar ändå långsamt.

Natten blir mörk, ingen måne, endast stjärnor lyser på himlen. Framåt midnatt när seglarens top-lanterna har försvunnit under horisonten akterut, ser Hasse att något föröver skymmer stjärnorna. Vad är det för något? Efter en stund passerar ett hangarfartyg för om oss, otäckt nära, Dom är stora dom där hangarfartygen - undrar om dom såg oss.

Mot gryningen får vi äntligen vind. Ronny stormtrivs när han från sittbrunnen ser skummet forsa förbi. Vid 14-tiden ökar vi duktjockleken på fördäck genom att byta den stora genuan mot den lilla. Rytmen störs emellanåt av en hög sidsjö som då och då ser till att klimatet ombord blir både kallt och vått. Vindstyrkan fortsätter öka.

Påföljande dag upptäcker Hasse att vi passerar ett orangefärgat föremål i vattnet. De korta ögonblick det är synligt i den höga sjön kan han inte avgöra vad det kan vara. Kan det vara en livflotte? Ronny väcks.

Det blir ett vådligt företag att med stormfock och bottenrevat storsegel kryssa oss tillbaka i den hårda vinden och höga sjön. Efter några slag lyckas vi komma så pass nära att vi kan fastställa att det rör sig om ett fiskeredskap som slitit sig och inte en livflotte. Vi kunde lätt ha ignorerat föremålet och bara seglat vidare, men det känns bra så här i efterhand att vi vände.



Vinden trycker oss med oförminskad styrka vidare snett norrut. S K I T V Ä D E R blir den enda kommentaren i loggbokens anmärkningskolumn.

En morgon precis innan Ronny ska väckas bryter en jättevåg vid båten. Natasja glider okontrollerat nerför vågen och lägger sig tvärs sjön. Innan Hasse överhuvudtaget hinner göra något ligger Natasja på sidan med spridare och segel i vattnet.

Hasse står nu upp på ryggstödet i sittbrunnen drar rodret åt sig allt han förmår. Vattenytan når över kompassen och slickar nedgången, där dörrarna in till båten står öppna. Efter några av de längre sekunderna i Hasses liv rätar båten upp sig. Vi tvingas nu falla av ytterligare tio grader.

Kylan och regnet gör nattpassen speciellt tunga. Allt är nu genomblött, och vi har minskat tiden vi får sova på frivakten till en timme i taget. Efter ytterligare ett par dygn avtar vinden något och vrider mot sydväst vilket gör att vi kan hålla en kurs rakt mot Azorerna, Dit återstår en knapp veckas segling.

Med ett stadigt grepp om rorkulten sitter Ronny i sittbrunnen och styr vidare. Han är iklädd både sin egen och Hasses toppluva på huvudet, en undertröja, en tjockare långärmad tröja, två bastanta ylletröjor, täckjacka, regnjacka, kortkalsonger, två par långkalsonger, manchesterbyxor, plastbyxor, två par strumpor med plastpåsar utanpå.



16 dagar efter att vi lämnade Bermuda seglar vi in i staden Horta på ön Faial på Azorerna.

Vår plan att fira på midsommar i Stockholm skippas, så nu tar vi det lite lugnt och stannar en hel vecka på Azorerna. Bland annat besöks postkontoret där vi har vår Poste Restante adress.

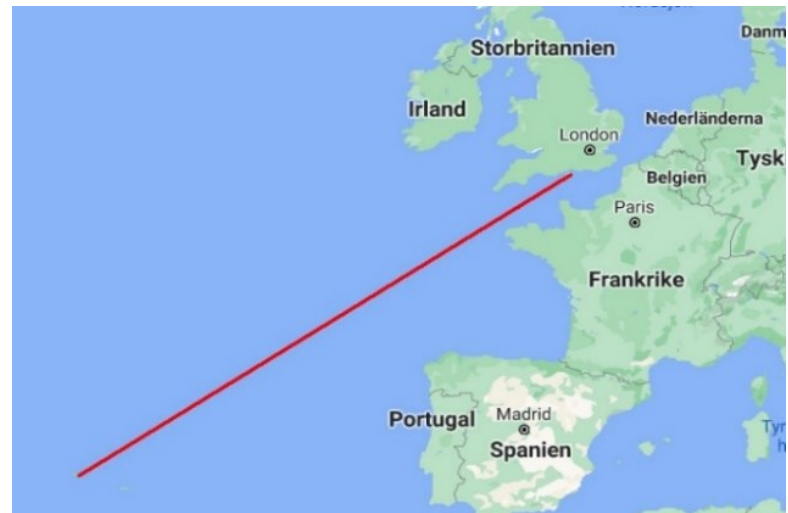
Ett brev och ett vykort blir vår samlade skörd.

På hamnmuren målar vi enligt seglartraditionen dit båtnamnet Natasja. Då regnet vräker ner blir resultatet sådär. För en anständig penning lyckas vi av en dansk köpa en serie begagnade sjökort, för att senare kunna ta oss från England till Trelleborg via Kielkanalen.

AZORERNA - Isle of Wight

Eftermiddagen den 7 juni i soligt väder och med en jämn bris lämnar vi Azorerna. Nästa mål är Isle of Wight på engelska sydkusten, dit det är cirka 1 400 Nm.

Det vackra vädret varar bara något dygn innan det mulnar på och blir kallare. Vindarna från syd varierar i styrka de första dagarna och vädret bjuder både på regn och dimma.



På förmiddagen den femte dagen lyckas vi få ombord en cirka 70 centimeter lång tonfisk. Fisken fileas efter det att middagshöjden fastställts till 150 seglade sjömil sedan igår.

På nionde dagen ökar vinden och pendlar mellan nord och nordost, alltså rakt emot. Vid kaffet hör vi på vår lilla transistorradio att BBC utfärdar en stormvarning.

Utan överblick av väderläget har vi nu att ta ställning om vi skall segla österut mot Portugal eller västerut i Atlanten. Vi valde det senare, dels för att undvika den nordliga strömmen utanför Portugals kust och dels för att inte följa med ett eventuellt vädersystem.

Det visade sig dock senare att den nordliga vinden berodde på att ett stort lågtryck parkerat över Spanien.



Trafiken ökar när vi närmar oss engelska kanalen och det gäller att hålla uppsikt på både fartyg och saker som flyter omkring i vattnet.

Med vindar som envist vridit emot oss kan vi efter 18 dagars segling lägga till i Cowes på Isle of Wight.

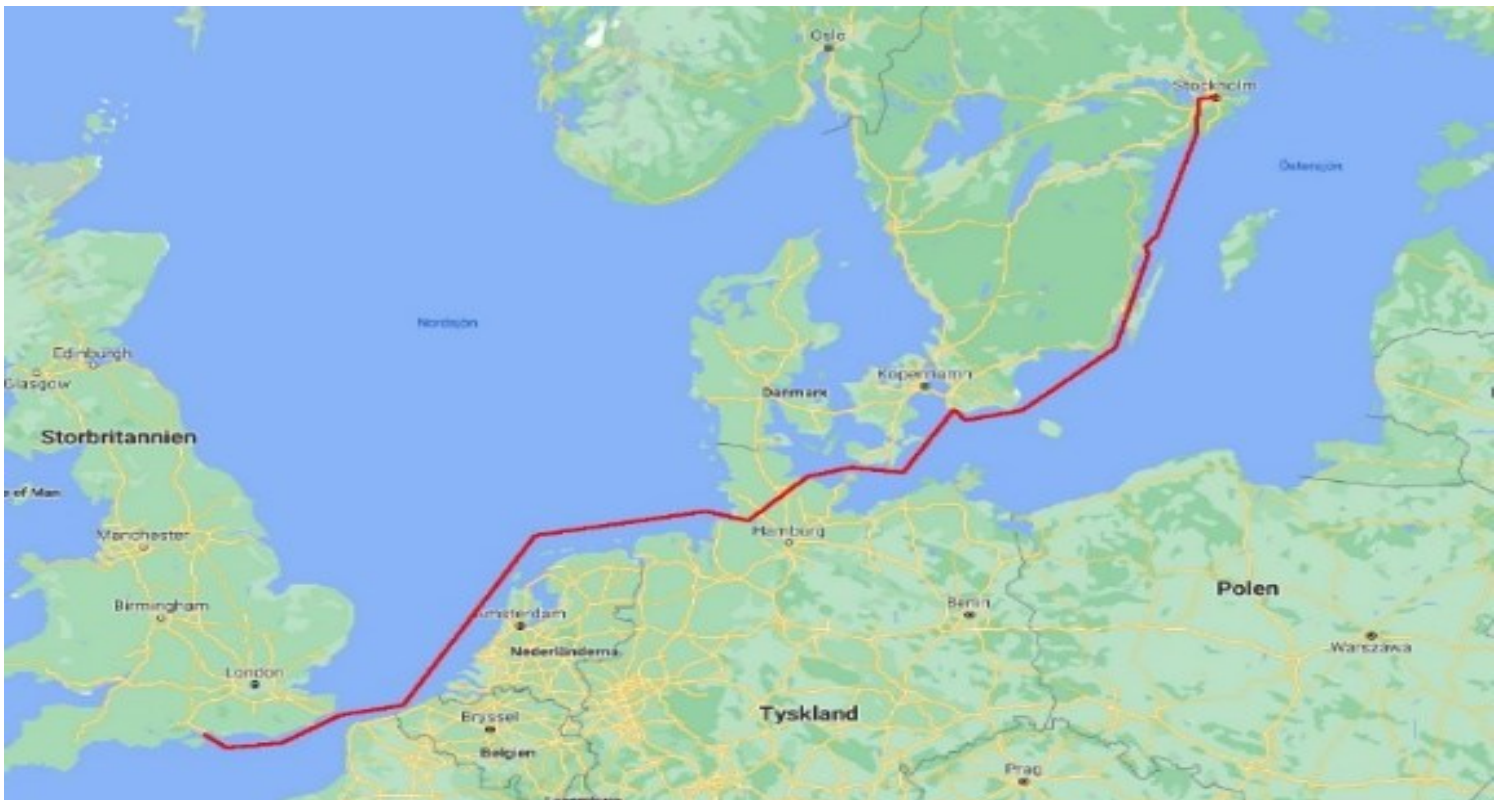
ISLE OF WIGHT

Träffar vår vän Clerence som lämnade Azorerna samtidigt med oss. Han hade till skillnad mot oss seglat österut när den besvärliga nordostvinden dök upp och sedan lyckats sträcka upp mot England när vinden vred. Det gjorde att han kom fram en vecka före oss. Turgubbe.

Läckaget i förstäven har under resan från Azorerna förvärrats. Därför flyttar vi oss längre in i hamnen och surrar fast oss ordentligt mot en kaj. När tidvattnet gjort sitt står vi lugnt och stabilt mot kajen och kan arbeta med läckan.

ISLE OF WIGHT – STOCKHOLM

I ganska frisk vind glider vi vid 22-tiden den 6 juli ut ur hamnen i Cowes. Morgonen är solig och klar men fram på dagen börjar det mulna på.



På fjärde dagen när vi når det nordvästra hörnet av Holland blir dimman mycket tät. Området är oerhört tungt trafikerat och fartygen måste segla i särskilda separationsleder, avgränsade med stora bojar. Med den gamla radiopejlens hjälp lyckas vi hitta fyrskeppet Texel.

Vi känner att det nog är säkrast att hålla oss utanför trafiklederna, in mot de Frisiska öarna. Efter att nästan ha blivit påseglade ett antal gånger bestämmer vi oss för att korsa trafiklederna och i stället ta oss norrut, mot mitten av Helgolandsbukten.



Där stöter vi på en numrerad farledsboj, som visar att vi har seglat halva dagen mitt i leden - MOT TRAFIKEN!

Till kvällen klarnar det upp och vi upplever vår starkaste mareld någonsin. Stannar till på Helgoland och handlar lite matvaror samt fyller på diesel.

Till kvällen lämnar vi Helgoland och är framme vid mynningen till Elbe precis lagom när tidvattnet vänt och nu strömmar med flera knops fart upp i Elbe. Då, KLOCKAN FYRA PÅ MORGONEN, kommer en eskader med segelbåtar ut från staden Cuxhaven och gör oss sällskap i riktning mot Hamburg.

Att segla på Elbe vid lågvatten är som att segla i ett dike med lera på båda sidor så långt ögat når. Man får förståelse för de tyskar som letar sig upp till den svenska skärgården.

Vid Brunbüttel lämnar vi tyskarna och slussar in i Kielkanalen. Vid fyra åker seglen ner då vi når slussen Kiel-Holtenau på andra sidan kanalen.

Seglingen till Trelleborg blir odramatisk och strax efter sju på kvällen den 13 juli är vi framme i Sverige.



SVERIGE

På förmiddagen handlar vi sjökort, då de vi köpte begagnade av dansken på Azorerna endast täckte det sydvästra hörnet av Skåne.

Vi får påhälsning av tullen som undrar var vi kommer ifrån. Stockholm svarar Ronny iskallt. Hm, muttrar tjänstemännen och sveper med blicken över båten och sätter sig därefter i bilen och försvinner.

En båt som seglat från Västindien skiljer sig ofta påtagligt till det yttre från en som seglat från Stockholm, både vad beträffar utrustning och finish.

Sydkusten bjuder på frisk vind och i höjd med Ystad hör vi att det utfärdas kulingvarning för Hanöbukten.

- Skit också, vad gör vi nu?

- Äh, har vi seglat så här långt kan vi väl leva en natt till med kuling.

Kulingen uteblir dock och vid Utklippan tar vinden helt slut. På med motorn.

Vid midnatt passerar vi under Ölandsbron och på eftermiddagen är vi framme i Västervik.

Efter att ha kopplat loss generatoren, som ändå inte ger någon ström, lämnar vi Västervik på morgonen vid åtta tiden. Vi går för motor så det enda intressanta som bryter av är kaffet med vaniljfylld chokladkaka vid elva.

Det är soligt men lite kallt i den nordliga vinden. Via Södertälje slussar vi in i Mälaren vid två-tiden på natten. Vi stannar till vid Skärholmens Marina för att uppsöka en telefon och annonsera vår ankomst.

Med solen i ögonen, klockan 08.00 den 20 juli 1981 glider vi in under Västerbron i Stockholm - 78 dagar och 5 150 Nm efter att vi lämnade Antigua.



Innan vi lägger till i SSS klubbhamn vid Rålambshovsparken gör vi ett ärevarv på Riddarfjärden. Utanför båtklubben idkar en anseilig mängd människor i kortbyxor sin morgongymnastik på den dyngsura gräsmattan till takterna av högljudd svensktoppsmusik.

Vi är hemma.