



MED WASA PÅ LÅNGSEGLING



augusti 1988 - mars 1989

Tre män utan erfarenhet av långsegling bestämmer sig: Vi ska från Malmö/Limhamn segla mot Engelska kanalen, vidare till Las Palmas och därifrån över Atlanten till den Karibiska övärlden.

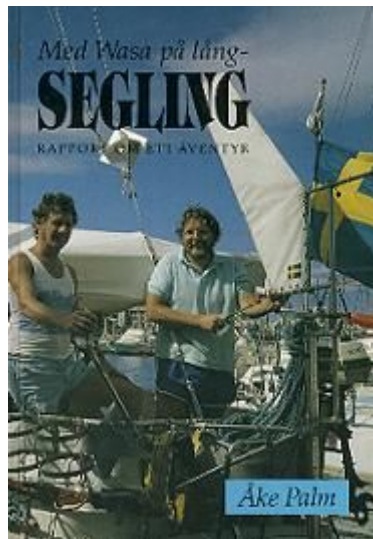
Under nära sju månader blir deras hem en Ballad. De upplever squalls som bjuder många farofyllda situationer, prövas hårt både av stormar och de imponerande dyningar Atlanten bjuder.

Seglingen gick under mottot:

"Seglatsens mål är mödan värd"



Skepparen Åke Palm, "gnisten" Bengt Rhodin och kocken Sten Palm vinkar av folket som följde avfärden från småbåtshamnen i Limhamn. Det var många champagnekorkar som lämnades kvar på bryggan. Avfärden bevakades också av flera tidningar och det fotograferades friskt. Försäkringsbolaget Wasa stod för overallerna.



Resans gång berättad av Åke Palm

Jag tog 800 bilder under långseglingen som jag sedermera har bantat ner till en timmes visning med 200 diabilder. De ingår i ett föreläsningsprogram som jag har cirkulerat med bland båtklubbar i Sydsverige.

Som underlag och stöd för minnet har jag 13 st 90 minuters band som är inspelade under resans gång. Dessa band innehåller skratt, sång o musik och snyftningar av både glädje och förbannelse. Det hörs också tydligt på rösterna hur vi påverkats av det som sker runt omkring oss och ger en säker och klar bild om händelsernas utveckling.

Å.P.

Av äventyret med Wasa blev sedermera en bok. Boken kan beställas hos författaren Åke Palm tel: 0413-233 46

e-mailadress: vitalc@algonet.se

Boken kostar 200:- + porto.

Referens:

Palm, Åke. Med Wasa på långsegling - rapport om ett äventyr, ISBN, Malmö 1991

Åke Palm berättar:

- Planeringen halva äventyret
- Första etappen: över Nordsjön och engelska kanalen
- Andra etappen: mot Las Palmas
- Förberedelser för ARC
- Över Atlanten till karibiska övärlden
- Karibien - ett av resans mål

● Planeringen halva äventyret

Inför långseglingen läste jag massor av böcker skrivna av erfarna långseglare och litteratur i närliggande ämnen. Vi etablerade kontakt med OSK (Oceanseglingssklubben) i Stockholm och den Danska "Langtursejlernes traeffpunkt". Dessa båda föreningar har ett stort utbud på kunskap och erfarenhet vid långseglingar.

Jag skaffade mig en god vän i "[Papa Blondie](#)" och mönstrade under några dygn på hans Ballad "Silvia" och seglade runt Skåne. Det var mycket lärorikt att få stifta bekantskap med honom. Jag har också haft angenäma pratstunder med den smått legendariske Råå-seglaren Kurt Björklund. Av honom har jag fått stor teknisk kunskap om havsfiske på de varma breddgraderna.

Allt planeringsarbete som gjordes var mycket noggrant genomtänkt och gav oss alla en spännande tillvaro. Vi gjorde listor och fördelade arbetsuppgifter efter vår praktiska läggning. Genom att arbeta så här hårt med de olika delarna av seglatsen i teorin, tror jag att vi löste fler problem redan innan de uppstod. Med facit i hand så stämmer det där med:

Förberedelserna stundom är bättre än den senare verkligheten.

Balladen Wasa utrustades

Vi popnitade fast fotsteg i masten. Senare kom detta att få en helt avgörande betydelse för vår segling ute på Atlanten.

Akterstaget gjordes om till antenn. Övre och undre delen av staget fick en isolator påmonterad och därefter hade vi en perfekt riktantenn till vår kortvågsradio.

Kortvågsradio och denna fungerade perfekt under hela seglingen.

VHF-radio för att bland annat kunna samtala med andra fartyg ute till havs.

Vindroder monterades och justerades efter konstens alla regler.

Autopilot. Denna tillsammans med vindrodret styrde oss hela vägen. Det visade sig vara en bra kombination.

Deccanavigatör Esab 90 med antenn sattes på plats. Deccasystemet var bara användbart under första etappen till England.

Ekolod

Pejlradio Locat

Sextant som visade sig vara helt perfekt och gav oss exakta positioner. Sextanten låg förvarad i en trälåda väl fastspänd när den inte användes.

Livflotte "Viking" 4 personers, självvuppblåsande med proviant och nödutrustning.

Säkerhetsbåge av rostfritt stål tvärs över båten i akterkant av sprayhooden med långa handledare till överbyggnad och fästen för livsele. Finns som tips i Balladklubbens [praktiska tips](#)

Nedgångsluckan och ventiler i krossäker Macrolon.

Två förstag med möjlighet att ständigt ha ett mindre segel redo vid snabba väderskiften. Dessutom användes två utspirade fockar när vi seglade med passadvindarna och kunde då ta bort den farliga storen.

Tre 100 liters vattensäckar lades på plats under kojerna och en bakom motorn. Vattenslangar drogs runt hela båtens innandöme. Dessa extra 300 kg fick lägsta tänkbara placering i båten.

Bokhyllor på huvudskottets båda sidor att förvara all litteratur.

Kassaskåp som placerades väl dolt invid batterilådorna. Här kunde skeppspappaer, pass och valuta förvaras.

Å.P.

● Första etappen: över Nordsjön och engelska kanalen

"Seglatsens mål är mödan värd"

Med dessa ord prydligt tryckt med röd färg på en flagga på babords vant bar det av mot Kielkanalen. Denna kanal som är ungefär 50 km lång ger mycket gott skydd för rådande

vindar och sjö. Väl ute på Nordsjön väntar betydligt tuffare tag.

UTE PÅ NORDSJÖN

Nordsjön är känd för att det här ofta kommer små snabba lågtryck nästan som på ett pärlband och de bär med sig hårda vindar såsom kuling eller storm. Alla har samma vindriktning - stick i stäv på oss som ska till England.

De personer jag känner som berättat om segling på Nordsjön har alltid haft något negativt att berätta om detta stycke hav: där råder kompakt nattmörker, starka strömmar, sandrev som flyttar runt kusterna av stormar, febril trafik av fartyg dygnet runt, oväder, dimma

För vår egen del kan tilläggas att vi fick motorproblem och problem med elförsörjningen ombord på Wasa.

Både vi och Wasa fick en rejäl pärs på Nordsjön. Ovädret höll i sig och gjorde livet surt för oss i dubbel bemärkelse.



S/Y Wasa hade nu kommit fram till England och Dover med sina berömda vita klippor. Här fick vi genomföra en ordentlig reparation på både motor och allt det elektriska ombord. Vi såg många segelbåtar här som hade splittrad besättning där vissa delar av folket ville åka hem till sin trygga värld istället för att fortsätta söderut. Men faktum är att härifrån och vidare söder ut är det betydligt lättare att segla.

Å.P.

• Andra etappen: mot Las Palmas

Vi startade vår etapp söderut i Falmouth i den västra delen av Englands sydkust och började med att gå rakt västerut i tre dygn bara för att komma så långt ut som möjligt från land. På så sätt skulle vi klara oss från att bli inblåsta i Biscaya om det skulle råka bli västlig storm.

Vågornas karaktär var annorlunda ute på Atlanten jämfört med på Nordsjön. Vågorna var betydligt högre och längre beroende på större djupförhållanden. Vågorna rörde sig inte heller med samma hastighet som på Nordsjön.

VI NÄRMADE OSS BISCAYA

Det började friska i ordentligt så vi tog ner storen helt och planade ut den lilla kryssfocken så mycket det gick. Vi hade fortfarande problem med elförsörjningen ombord och emellanåt fick vi starta dieselmotorn för att överhuvud taget få ström. Vi fick veva igång motorn med en handvev men det var ingen trevlig sysselsättning att rumstera med en otymplig motorhuv som skulle flyttas undan och därefter handstarta motorn i svår sjögång och mörker.

Vinden fortsatte att öka och vågorna var stora som flervåningshus. Vi satte upp stormfocken. Båten krängde våldsamt och det var ett ständigt larm ombord. Att försöka sova under rådande omständigheter gick överhuvud taget inte, knappast heller att vistas under däck. Det var rena infernot ombord på Wasa. Man började bli väldigt trött av detta snabba hårda stötande av sjögång och att man ständigt måste hålla i sig krampaktigt för att inte åka iväg och skada sig. Skaderisken är mycket stor under sådana här förhållanden. Det bästa var att hitta ett hörn och använda sitt livbälte för att göra fast sig så hårt att man inte åkte fram och tillbaka i sitt eget skinn.

STORM PÅ BISCAYA

Det var skrämmande att se så stora vågor som klättrade ifatt oss och på sitt kraftfulla sätt svingade oss upp i luften för ett ögonblick och sedan pressade oss framåt nedåt i en hiskelig fart. Vi tog ner focken och seglade för bara riggen men vi märkte knappast någon skillnad i vår framfart ändå.

Bengt lyssnade till väderleksrapporterna men den hårda nordostliga vinden skulle inte avta i styrka.

Nästa steg att minska vår framfart var att låta trossar släpa efter båten om så skulle behövas. Jag rapporterade i min bandspelare hur vi upplevde eländet.

MAT, MAT ÅH MAT

Under denna pressande tid fick vi ingen lagad mat ombord. All matlagning under rådande sjögång var farlig. Vi fick istället skära eller bryta matbitar i lagom stycken och dela ut på bästa sätt. Vid ett tillfälle skulle Bengt vara chef för kaffekokningen. Det slutade med att både kaffe och vatten flög runt i hela båtens inredning. Det blev naturligtvis skratt av det hela.

Ibland kunde vi sitta länge och prata om mat. Det gör man gärna i en situation då det inte finns möjlighet till mat. Vi hade riktiga hallucinationer och kunde "måla ut" maten i färger, lukter och hur den smakade.

ÄNTLIGEN SOL OCH VÄRME

I tre dygn hade vi det värsta oväder jag hittills upplevt och jag bävar vid blotta tanken att få uppleva något liknande igen.

Min uppfattning av alla oväder vi haft är att Balladen håller. Den svagaste punkten är som vanligt besättningen ombord.

Efter en vecka till sjöss lugnade det. Vi fick strålande sol men det blåste fortfarande ganska häftigt. Några gånger i timmen kom väldiga dyningar - känningar efter det besvärliga ovädet och de ruskade om oss brutalt. Men så småningom lugnade det sig.

Vid akterlig vind brukade vi säkra storbommen, så den inte kunde jippa. Detta var särskilt viktigt nattetid och en god försäkring för att nattvakten inte skulle bli halvt ihjälslagen av en ofrivillig jipp.

" NOBBADE MARIEHOLMSKORVAR"

Vi införde en ny typ av fiske. Vi agnade med ett stycke rökt Marieholmskorv. De korvar vi haft med oss från Sverige började vi bli skeptiska till att själva äta. Detta varumärke var säkert inte känt i dessa farvatten och det var värt att testa fiskelyckan med men någon större succe blev det tyvärr inte.

Vår sextant hade ju fungerat alldeles utmärkt och när vi närmade oss vår destination Las Palmas kunde vi också navigera med hjälp av pejlradien och få in flygfyrarna.

Vinden avtog och de sista dyggen innan vi närmade oss de turistfyllda spanska öarna gick vi med fem knops fart för motor.

Å.P.

● Förberedelser inför ARC

I Las Palmas rådde ett hårdare och tuffare klimat än på flera platser vi besökt. Här samlas många av världshavens seglare. Vissa båtar hade säkert legat i årtal. Det genomgående problemet för alla långliggare var bristen på pengar.

Ett hundratal föranmälda båtar började samlas för att delta i den årligen återkommande tävlingen som heter ARC (Atlantic Rally for Cruisers).

Starten gick från Las Palmas och destinationen var Barbados i Västindien. Reglerna var sådana att båten måste seglas till Las Palmas för att delta. Det gick alltså inte att frakta den dit. För säkerhets skull kom de flesta hit med god tidsmarginal. Wasa var en av de absolut minsta båtarna som deltog detta år.



Wasa låg tryggt i hamnen "Muelle Deportivo" i Las Palmas. Sten höll på med en ordentlig motorgenomgång och andra underhållsarbeten inför vår stundande avfart över Atlanten till Barbados. Det var tvunget att rigga upp solskydd för att skona oss besättningsmän.

Det var många festligheter före ARC. Tiden i Las Palmas med ARC är och förblir helt oförglömlig för mig. Det smärtar mig att jag inte har bemödat mig att hålla kvar alla dessa kontakter med alla underbara människor jag träffade där.

Det rådde stor aktivitet de sista dagarna inför Atlantseglingen och folk började bli märkbart nervösa.

Den sista kallelsen genom ARC var "skippers breafing". Där fick vi väderrapporter och viss statistik om tidigare seglingar. Uppgifter om vilka skepp som hade läkare ombord mm. Bengt var på specialinformation om kortvågsradio och sambandet genom den.

Ett stort fyrverkeri avslutade festligheterna efter det att alla medverkande nationerna hade marcherat bakom sin egen flagga.



Här tog skepparen Åke Palm avsked av chefen för ARC Jim Conory. Just denna bild är tagen timmen innan vi startade seglingen över Atlanten.

Den 22 november kl 14.00 skulle starten gå för de cirka 120 skeppen. Det rådde rena infernot denna förmiddag. Alla sprang med post och varor och skrek och gormade som om det vore en kaserngård. En ambulerande orkester på sju man marcherade runt på kajen bland all uppståndelse och spelade för fartygen allt eftersom dessa lossade sina förtöjningar och seglade ut.

Tidräkningen för Atlantseglingen började efter det att vi passerat ett spanskt örlogsfartyg. Detta låg för ankar ett par distansminuter ut från hamnen.

Å.P.

* * * * *

• Över Atlanten till karibiska övärlden

Det kändes tidvis helt underbart att åter vara ute i dessa jättevågor med vinden från någon sida, aldrig helt läns. Vi seglade mellan fem och sju knop. Ibland surfade vi utför en större våg och då gick loggen i botten och visade 12 knop.

Det som särskilt förvånade oss efter allt vi läst om Atlantsegling var att vi tidvis fick kryssa oss fram för att komma västerut. Detta inträffade speciellt i början av vår överfart.

Livet ombord blev ganska sällsamt emellanåt. När Wasa forsade fram i surfarna fick man hålla i sig i sittbrunnen för att inte åka runt som bowlingkäglor. Jag fick ha en hand för tallriken, en för att äta, ett ben för att spjärna emot och slutligen det andra benet för att hålla någon kastrull på plats. Samtidigt skulle man hålla ett vakande öga på roder och segel så de inte slog back när vi fick "surf" på Wasa.

Bengt är fantastisk. Han kan sova samtidigt som han håller fast i något föremål. Det var inte lätt alla gånger, men vi hade ju själva valt det.

DET DAGLIGA LIVET OMBORD

Vi hade ett ganska inrutat arbetsschema som upprepade sig dag efter dag.

Sten skötte köket och även brödbakning. Han hade även fullt upp med att reparera allehanda saker som gick sönder. Mycket gick just sönder på grund av det salta och fuktiga klimatet. Det som var s.k. rostfritt rostade och all elektronik för illa. Vi hade fortfarande problem med elförsörjningen, fick enbart ström när vi hade motorn igång och denna fick vevas igång eftersom vi inte hade ström till startmotorn.

Bengt skötte huvudräkningen efter de siffror jag fick efter solhöjderna. Han skötte sambandet med kortvågsradion och ibland fick han kontakt med trevliga dalkarlar hemma i Sverige.



Själv tog jag solhöjder ett par gånger mitt på dagen och Bengt klockade av mig. Vågorna var oftast så höga att det hjälpte betydligt att minska kroppens rörelse genom att hänga i livbältet så som bilden visar. Instrumentet gav en förbluffande noggrannhet om vår position.

Jag satt mycket vid min skrivmaskin och hann säkert skriva 100 st A4 sidor under de 24 dygn som överfarten tog.

Allt eftersom vi kom längre ut i Atlanten ökade stimmen med flygfisk. När skymningen föll tog vi det säkra före det osäkra och satte upp en mindre fock ordentligt spirad och fastgjord så inga konstiga vindar kunde ge något backslag.



Sten håller upp en av hundratals flygfiskar som hamnade på däck under nätterna på färden över Atlanten.

ÖVERRASKANDE "SQUALLS"

De mest hårresande oväder kom ibland över oss med blixstens hastighet. Regnet sprutade fullkomligt över oss som från en brandslang.

Dessa s.k. squalls är lågtrycksområden som förflyttar sig mycket snabbt över havet och ger en stor mängd vatten

under kort tid, men det mest störande för oss seglare är de otroligt hårda vindar som fullkomligt chockar en del de första gångerna. "Squalls" kunde ibland dyka upp ett par gånger om dagen och de försvann lika fort som de dök upp.

Allt eftersom vi kom längre över så ökade passadvindarna och hela himlen med sina vädersystem åkte fram som expresståg. Men

STILTJE OCH DRAMATIK PÅ ATLANTEN

Vi fick stiltje under några dygn. Dyrningarna var riktigt besvärande. Vi försökte sätta upp segel för att häva en del av pendlingarna men det enda som hände var att utöver det våldsamma gungadet fick vi nu också oljud från seglen.

Jag hade för vana att dagligen göra kontroller av riggen och då jag på tredje dygnet av stiltje kom upp för att ta vakten efter Sten var det fortfarande mörkt. När jag vid gryningen blickade upp i riggen, fick jag nästan en chock. Babords toppvant hade gått av vid spridaren. Hela masten hade gjort en båge och stod böjd åt styrbords sida likt en pilbåge. Jag insåg att detta hade aldrig hänt om Wasa hade haft en rigg av wire istället för "rodd-rigg". Denna typ av rigg används ofta av kappseglare för att lättare få en styv båt utan tånjningar. Problemet uppstod först när Wasa hade legat hela tiden och gungat våldsamt med ett för löst spänt vant och en liten rörelse hade uppstått i metallen just vid

spridaren. Detta hade metallen inte tålt utan godset hade gått av.

Med Stens hjälp fick jag klättra upp i masten. Det gungade förskräckligt så jag orkade inte hålla mig fast allra högst upp utan fick gripa tag i det skadade vantet lite längre ner och göra en skarvning med en vire som vi hade som extra fall. Det hade ju kunnat gå riktigt illa för när jag efter två timmars arbete var klar med min reparation återvände vinden och vi fick bra fart på båten igen.

Vi rapporterade händelsen till ARC på kortvågsradion, att allt nu var under kontroll men att vi av försiktighetsskäl hade reducerat segelsättningen för att skona vår försvagade rigg. Hädanefter fick vi dagligen rapportera till ARC vår position.

PASSADEN - STARKARE VIND

Det nya efter stiltjen var att vi hade funnit passaden och vi åkte fram lika fort eller till och med fortare än tidigare trots vår reducerade segelsättning.

Ju mer vi närmade oss Barbados och andra sidan av Atlanten desto mer tycktes vinden öka. Det blev svårare att balansera den fina sextanten och få det rätta läget för mätningar av solhöjden.

LAND I SIKTE - BARBADOS

Vinden kom lite annorlunda nu och drog med sig lite av öns landklimat. Det luktade jord och land. Vi närmade oss vår destination Barbados och spanade efter segelbåtsmaster. Bakom hela hamnområdet såg vi en skog av master. Många båtar stämde i att tuta och vi förstod att detta var en hälsning som alla ankommande fartyg fick. Det kändes härligt när vi sakta styrde vårt skepp mot de uppankrade fartygen.

Alla ombord skulle upp på däck. Wasa fick motta en korg med färska bullar, frukt, en flaska rom, tidningar och reklam. Detta var glädjens stund.

"Seglatsens mål är mödan värd"

Med stor förvåning fick jag hämta 3:e priset som Wasa erövat i sin klass samt ett pris för gott sjömanskap ombord när vi klarade av vårt rigghaveri på ett tillfredställande sätt.



Bengt och Åke öppnar här julklappar. Åke hade tagit med sig tomteluva från Sverige. Vi blev inbjudna till ett Engelskt skepp där vi fick julklappar utan att ha lämnat några tillbaka. Idel överraskningar. Till och med båtens ratt var juldekorerad.

Å.P.

● Karibien - ett av resans mål

Vår svenska flagga hade suttit uppe under hela seglatsen ända från Limhamn i Sverige och inte som brukligt hemma att flaggan ska firas och halas efter solen. Flaggan hade nu

hunnit bli tämligen sliten och samtidigt blivit en aning kortare på längden.

ETT AXPLOCK ÄVENTYR

Nu väntade resten av Karibien. Nedan följer bara ett litet axplock av alla de äventyr vi fick vara med om.

Seglingsmässigt kan sägas att här rådde i regel hårda vindar, kompakt mörker nattetid och strömrika farvatten - konstigt nog råkade vi oftast ut för motström.

HERRAR MED GLITTER PÅ AXELKLAFFARNA

Så fort vi anlände en ny destination hissade vi reglementsenligt den gula flaggan och denna talade om att vi anhöll om att få klarera in. Den gula flaggan fick ej plockas ner före det att skeppet hade fått sina papper i ordning hos myndigheterna. På samma sätt fick vi klarera ut, innan vi lämnade hamn.

Man fick vara strateg för att räkna ut så inte skeppet kom in när det var fel tid på dygnet. Man skulle gå från sin destination och anlända till sin nya destination på kontorstid för att slippa betala "overtime charge" och denna kunde bli ganska kostsam.

Inklarering kunde vara oerhört tidsödande och tålamodsprövande. Det är en hård koll på dessa båtar som förflyttar sig runt olika länder.

Myndigheterna är mycket rädda att släppa in folk i landet som de riskerar att inte bli av med igen. Därför var det mycket viktigt att varje skepp kunde visa klara papper på sin besättning. När man klarerade in sitt skepp måste man samtidigt visa upp tidigare utklarering, alltså papper på att man lämnat föregående hamn enligt gällande lagar och förordningar. På så sätt kunde myndigheterna ha full kontroll på alla seglare som rörde sig mellan öarna.

PARADISET - THE HURRICANE HOLE

"The Hurricane Hole" eller Marigot Bay som platsen egentligen heter var nog den som jag i drömmen hade sett innan jag kom hit. Namnet The Hurricane Hole hade den fått för att platsen är helt säker när de tropiska orkanerna drar fram. En helt underbar oas som inte syns utifrån sjövägen och som man måste känna till för att finna.

Här träffade vi på flera båtar med besättningar som vi kände igen. Många av dem hade fortfarande den lilla blå/gula ARC vimpeln hissad. Det kom in ett stort segelskepp i den lilla lagunen. Jag undrade hur det skulle få plats men det var bara en turistbåt som åkte in och vände och for ut igen endast för att visa idyllen på Marigot Bay.

Längst fram i båten stod en tiomanna steelband-orkester och spelade så öronen fladdrade.

Här skulle Bengt lämna oss för att flyga hem till sin familj. Han hade en flygbiljett utställd från S:t Lucia och det var viktigt att vi fick papper på att han lämnade oss för gott, annars kunde vi få problem att lämna ön.

Bengt fick en lista med sig hem på reservdelar som jag och Sten behövde för vår vidare segling så att allt skulle vara i trim när den nye skepparen så småningom kom ombord för att föra Wasa hem till Sverige.

I PAPA BLONDIES KÖLVATTEN

Jag och Sten fortsatte in i Castries hamn för att hämta post och så hade vi lovat söka upp en god vän till [Papa Blondie](#), Mike Doly. [Papa Blondie](#) hade under sin långsegling blivit nedslagen just här en natt och rånad på sina ägodelar. Mike hade räddat [Papa Blondie](#) och sett till att han fick vård. Mike blev väldigt förvånad och glad att se ett par främlingar komma med hälsningar från [Papa Blondie](#). Vi blev skjutsade runt och mannen visade den finaste av alla marinorna på S:t Lucia, "Rodney Bay". Det var den modernaste och bäst organiserade marinan ur alla synpunkter. Här fanns affärer med det mesta en seglare kan önska, restauranger och ett varv med möjligheter att lyfta ett skepp. Det visade sig att vi vid ett senare tillfälle skulle få användning av just denna marina.

Vi hade för avsikt att segla ner till Venezuela för att proviantera. Alla långseglare brukar segla ner till "Isla de Margarita", en ö norr om Venezuela för att förse sig med livsmedel och det kostade bara en sjättedel av priset på de här öarna. Det var karneval i Trinidad och det spektaklet ville jag heller inte missa.

FISKELYCKA

På sedvanligt vis hade vi vårt mete utlagt efter båten. Vi var alltid uppmärksamma ifall det kom en svärm med flygfisk. Då visste vi att betydligt större fiskar fanns i närheten som jagade flygfiskarna. Då var det läge att vakta sitt mete extra noga och kallt räkna med att få härliga hugg.

Plötsligt hörde vi hur det fullkomligt sjöng till i den kraftiga nylonlinan i aktern och strax efter kom en vattenkaskad ca 40 meter bakom båten. Vi hade en verkligt stor best på kroken. Vi jobbade febrilt båda två med att försöka trötta ut den gigantiska besten. Det visade sig vara en baracuda - med skräckinjagande huvud och med tänder större än min grannes schhäferhund har.



Här håller skepparen Åke Palm upp den nyfångade baracudafisken på c:a 17 kg. Halva fisken gavs till en bybo på en av öarna mot utbyte av frukter som vi sen aldrig fick. Baracudan är en delikatess men får bara ätas om den är fångad i strömt vatten. Det fick vi lära oss av byborna.

EN NY VÄRLDSDEL

Vi passerade en märklig "tröskel" på havet. Det var en mycket stark och tydlig gräns i vattnet mellan den vackra karibiska grönblå färgen och en skitbrun ful nyans. Det måste vara lera och andra missfärgningar från det inre av Sydamerikas djungler som gav denna misspydande färg.

Vi lyckades helt utmärkt komma mitt i gattet i det beryktade sundet "Bockas Del Dragon" mellan Trinidad

och Venezuela. Det var här strömmen bytte riktning och vi fick istället nytta av strömmen då den förde oss framåt i vår egen färdriktning.

"FÄNGSLADE" PÅ WASA

Då vi kom fram till Guiria i Venezuela hade polisstationen, som bland annat skulle hantera våra papper, stängt pga TV tittande. Det var val i landet och alla tjänstemän som var rädda om sitt ämbete bevakade detta mycket noga. För vår del innebar det att vi inte kunde gå iland. Det kändes som om vi hade fått någon sorts båtarrest! Det var fruktansvärt varmt. Vi led alla helvetes kval. Efter diverse meningsutbyte med en uniformerad man fick vi slutligen tillstånd att lämna Wasa en åt gången för att uppsöka närmaste näringsställe för att äta.

Så småningom löste det sig emellertid att vi gemensamt kunde gå till staden och handla. Det var otroligt billigt. Vi släpade och drog kassar och papplådor fulla av varor. Av någon anledning var vi inte så försiktiga här med att lämna matkartongerna utanför Wasas reling. Vi tror att det resulterade i den svärm av kackerlackor som sedan kunde iakttas ombord på Wasa.

KARNEVAL PÅ TRINIDAD

I Port of Spain, Trinidad, var det ett mer organiserat båtliv. Det var tydligt markerat var vi små båtar skulle hålla till, och därmed basta!

Hela staden hade länge förberett sig på den årligen förekommande karnevalen. Vi såg att många av våra vänner hade dykt upp från olika delar av Västindien och vi fick en trevlig samvaro tillsammans.

Sten hade vissa problem med våra nya kontakter då det alltid talades engelska. Han förstod det mesta men hade svårare att gå djupare in i snacket eftersom han bara hade två armar till hjälp. Det var nog en av orsakerna till att jag så ofta fick gå ut utan honom.

Karnevalen hade alla sorters upplevelser att bjuda. Kriminaliteten var mycket högre här än någon annanstans. Jag minns tyvärr alltför väl det tragiska och våldsamma som dominerade.

Jag drogs in i karnevalen och dansade tillsammans med tusentals andra människor bak på de stora lastbilarna. Högtalarna var upp till två meter höga och gav ifrån sig omänskliga vrål. Dansen blev mer och mer hektisk allteftersom midnatt närmade sig. Jag medger att det var otroligt medryckande att dansa med i grupperna. Jag föll i någon sorts trans/extas och kunde bara inte sluta dansa.

Jag kände mig som en bit i den stora vaggande och hoppande klumpen av kött och blod, svett, skrån och alkohol.

Jag räknade till fem rån som skedde mitt framför ögonen på mig. En riktig "snygging" kom fram till mig och viskade i mitt öra.

- They will rob you, run away!

Hennes ögon gjorde en frivolt som om hon försökte tala om för mig att "busarna" fanns bakom henne. Jag rusade rakt in i folkmassan och fortsatte den vilda gymnastiken.

VÅR TUFFASTE SEGLATS HITTILLS

Det bar iväg tillbaka genom den strömrika passagen mellan Trinidad och Venezuela. Det var ett inferno när vi skulle genom den smalaste delen av sundet "Bockas del Dragon". Dessa strömmar som råder här precis där Atlanten tar vid är och förblir en fasa för blotta tanken. Där uppstod verkligt våldsamma vågor från alla håll samtidigt som vinden blev helt tokig och stundom vred sig i 180°.

Under natten hade vi minimalt med segel uppe för att kunna genomföra en vettig kryss. Det stora problemet var när Wasa ibland nästan dök rakt nedåt efter en brytande Atlantvåg. Genom att vi tvingades styra hårt mot vinden så blev vi ofta mer lik en ubåt än vanlig seglare.

Det var rena skämtet när Sten försökte hålla kvar fläskbitarna på stekpannan. Jag tror han fick binda dem med ståltråd. När vi så småningom skulle äta så slapp vi

också salta på maten. Hela Atlanten kom över oss i små portioner med allt sitt salt.

BEKYMMER OCH HUVUDBRY

Vi ankrade upp vid en helt underbar öde ö Rondo Island. När vi närmade oss detta himelska sagorike såg vi hur sköldpaddorna flydde ner i havet från de sandfärgade stränderna.

Det var nu Wasa råkade ut för det som skulle orsaka oss verkligt huvudbry. Ena halvan av foldingpropellern hade fallit bort. Från och med nu var vi tvungna att segla med stort "S".

På morgonen lyckades vi med hjärtat i halsgropen att ta oss ut från ön. Vi kom fint iväg utan att krocka med någon av de många miljonärsbåtar som låg mitt i vår väg.

Fick vi bara styrfart på Wasa var hon en gudinna att segla.

Efter många förvecklingar hamnade vi så slutligen vid marinan i Rodney Bay. Wasa lyftes upp på land och en ny propeller sattes på plats.

Vi sammanstrålade med Wasas nye skeppare Lars Theodorsson, som skulle segla Wasa hem till Sverige igen efter att jag och Sten mönstrat av.

Det hade också anlänt ett paket från Sverige till oss som en charterturist så vänligt hade burit med sig. Paketet var från Bengt. Det var reservdelar till Wasa. Bengt hade ordnat allt så fint av det som stod på vår önskelista efter att han kommit hem.

Wasa sattes åter tillbaka i sitt rätta element och innan vi styrde kosan norrut mot ön Martinique hade vi en stor avskedsfest med våra vänner. Mot småtimmarna pratade jag både spanska, franska och kreol. Någon påstod att jag ägde en mycket stor egenskap eftersom jag pratade alla språken samtidigt.



Sten blickar ut över det vackra bergslandskapet på S:t Lucia dagarna före hemfärden. Hans filosofiska tänkande försöker nu att värdera vad han fått ut av denna långa segling ombord på Balladen Wasa - på sin färd från Sverige och till den främmande kontinenten Sydamerika med omkringliggande öar.

NÄST SISTA ANHALTEN

Den näst sista seglatsen vi gjorde med Wasa innan vi överlämnade henne till kommande besättning var den dagslånga turen norrut till ön Dominica. Vår uppgift här var att söka rätt på vår försvunne kusin Lennart Andersson. Han hade elva år tidigare lämnat Sverige på grund av allmänt missnöje med förhållandena där. Ingen visste vart han egentligen tagit vägen.

Jag och min bror Sten visste att kusinen var en typisk smålänning med ett stort behov av att uppfinna saker och även realisera dem, om det så vore att bygga en motorväg till månen. Så småningom visade det sig att han bosatt sig någonstans i den caribiska övärlden. Vi hade under hela vår vistelse i Caribien försökt skaffa upplysningar om denne femtioårige smålänning. Mycket pekade just på att han befann sig på Dominica. Vi hade tidigare träffat ett par canadensiska flickor som hade berättat om en märklig svensk som var uppfinnare utan like. Han hade byggt en massa mystiska konstruktioner ute i djungeln som ingen människa begrep sig på. Han hade fått namnet "The two finger swede" beroende på att han saknade några fingrar på ena handen.

Jag, Sten och Lars Theodorsson seglade därför till Dominica för att söka efter vår kusin. Vi angjorde staden Roseau och lade oss utanför ett stort hotell med egen brygga. Till vår förvåning fick vi ligga kvar utan att någon

kom och krävde skjortan av oss. Väl uppe i staden behövde jag bara fråga den förste barägaren om "The two finger swede". Jag fick genast reda på var han bodde och att han faktiskt samma dag som vi anlände till ön hade gift sig med en indiansk kvinna.

Vi kunde inte finna några normala färdmedel dit just då. Men genom olika strapatser fick vi så slutligen tag i en cementbil som lastade oss på flaket, tog oss upp i bergen och tippade av oss strax intill stora anskrämliga hopsvetsade stålkonstruktioner mitt ute i djungeln.

Det visade sig att vi hittat vår försvunne kusin. Mer om detta och mycket därtill finns att läsa i boken. Jag kan nämna att Sveriges Radio och även TV har gjort ett par intervjuer med denne märklige man där borta i övärlden.

SISTA ANHALTEN

Vi återvände till Martinique och ankrade så nära centrum som möjligt i Fort de France. Den här gången för att ordna med biljetterna hem för mig och min bror Sten. Vi tog farväl av Wasa, som nu fick en ny skeppare, Lars Theodorsson.

Vi hade nått resans mål och den var mödan värd.

Vi hade lärt oss mycket av livet ombord på Wasa - lärt oss hantera problem som uppstod på en sådan här seglats. Alla seglare har nog ungefär samma problem som de vi har haft och många gånger har de nog också löst sina problem som vi gjorde.

Balladen är en stark robust och pålitlig båt som är mycket bra för just denna typ av långseglingar.

Trots att jag missat så ofantligt mycket där hemma med familjen och alla de stora helgerna med traditioner så vill jag absolut inte ha detta ogjort. Jag kan bara konstatera att dessa sju månaders upplevelser med Wasa säkert kommer att prägla resten av mitt fortsatta liv.

Åke Palm