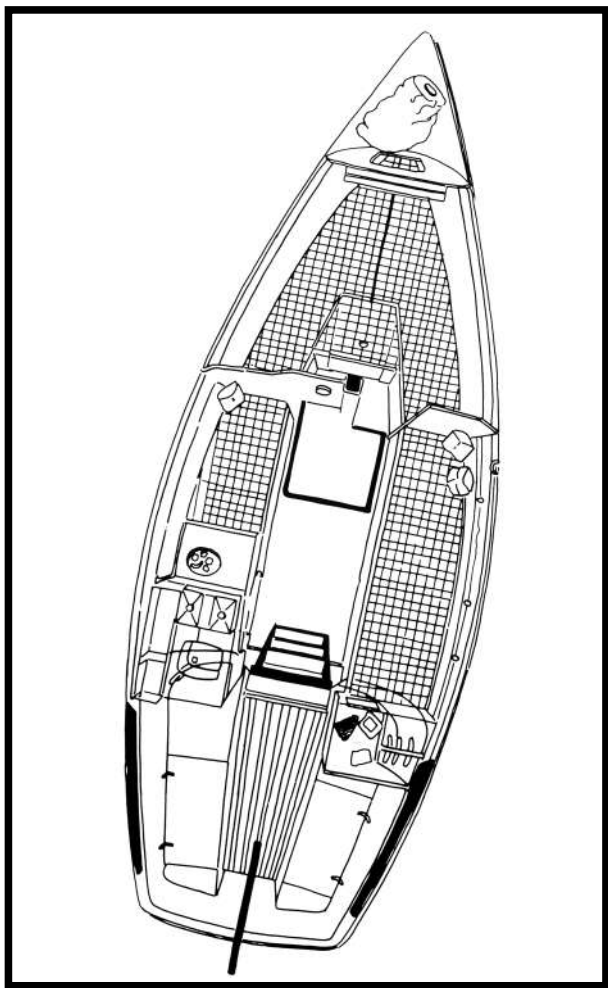


Terje Dahl

Coco Loco



Flyt Forlag



Coco Loco var en 76-modell Maxi 68, tegnet av Pelle Petterson.

Det er ikke størrelsen det kommer an på!



Coco Loco er den minste norske seilbåten som Char lagt ut på de sju hav. Hun er en 76-modell Maxi 68, en fabrikkbygget glassfiberbåt med største lengde på 7,20 meter. Mannen bak Maxi-båtene er den kjente svenske seileren og båtkonstruktøren Pelle Pettersson. En Maxi 68 er robust i konstruksjonen og har det svenske sjøfartsverkets blå segl som bevis på kvaliteten.

Det var unødvendig å gjøre store forandringer på Coco Loco før avreisen, det eneste jeg gjorde var å forsterke nedgangsluka, samt montere ekstra sprusser på forluka.

Da jeg kjøpte Coco Loco hadde hun allerede en rikelig seilgarderobe, med genoa, stormfokk og spinnaker i tillegg til kryssfokk og storseil. For å være på den sikre siden, fikk jeg spesialsydd et storseil hos Erneborn Sails i Marstrand. Dette var av en litt tyngre kvalitet, sydd av solbeskyttet duk og tråd. Med tanke på tropiske stormer fikk jeg også satt i et ekstra sett revehull.

Seiler man alene, ja ellers også, er det nødvendig med et vindror. Mitt var et svensk Aulin-ror, en enkel konstruksjon som fungerte bra – bare i ekstremt lite vind nektet Coco Loco å holde seg på rett kurs. Jeg hadde lest at det skulle være vanskelig å få fatt i rødsprit rundt om i verden, så jeg byttet ut rødsprit-ovnen med et Optimus parafinapparat. Jeg vet mange



En god gammeldags sekstant er tilstrekkelig for å fastsette posisjonen. Mange båter er overlesset med elektronisk utstyr, mye av det unødvendig.

er fornøyd med disse apparatene, men jeg tipper man hadde prakkert på meg et «mandags»-apparat. Jeg har ikke tall på hvor mange ganger jeg har spist kald mat og skrudd Optimusen fra hverandre.

Vel, jeg monterte ovnen i et slingreapparat, og kunne (når den virket) koke meg mat og te selv når det husket som verst. Slingresystem, et smalt bord jeg hengte opp over salongbordet på overseilinger, lagde jeg også til te og sukkerkoppen.

Coco Loco hadde ikke dieselmotor, jeg måtte nøye meg med den 6 hesters Yamaha'en som hang på hekken da jeg kjøpte båten. Der hang den siden i stekende sol og uvær, og selv om jeg til tider fikk rikelig anledning til å prøve meg som motormekaniker, fungerte Yamaha'en fortsatt da Coco Loco ble pårent. Da var motoren nærmere 12 år gammel!

For å skaffe elektrisk strøm til lanterner, kabinlys og stereoanlegg, anskaffet jeg meg et 30 watts solcellepanel. Jeg fant raskt ut at lanternene drog for mye strøm, og gikk over til å henge en parafinlampe opp i akterstaget. Det er jo fullt lovlig for en båt som er under åtte meter, og gav også litt lys i cockpiten.

Når man seiler i varme farvann, er det nødvendig med et solseil til å henge opp over cockpiten når man er i havn. Jeg var like dum som de fleste andre norske båteteiere, og kjøpte meg et billig solseil av en engelsk dame på Kanariøyene. Det revnet under første vindbygen i havna på Barbados. Siden fikk jeg spesiallaget et solseil av With i Norge, og det var bedre. Midt på duken klippet jeg et hull og monterte på en slange, så når det regnet fikk jeg fylt vanntankene på et blunk. Coco Loco hadde ingen fast vanntank, men to tjueliters plastkanner pluss to tilitere. Til den

lengste strekningen over Stillehavet kjøpte jeg inn en ekstrakanne, men den blåste over bord. Når det kom en skur under seilasene, hengte jeg en bøtte under storseilet, og jeg hadde alltid nok vann til å vaske meg selv i ferskvann.

En del båter jeg møtte var nedlesset av elektronisk utstyr – som ikke virket. I dag kunne jeg nok ha tenkt meg en satellittnavigator, de er jo rimeligere og bedre nå enn for noen år siden. Men man klarer seg med en sekstant. Selv hadde jeg to plastsekstanter, disse var nøyaktige nok, og jeg syntes det var greit å ha to om en skulle gå i sjøen.

Mitt mest sofistikerte instrument var radiopeileren. Selv om det er langt mellom marine radiofyr, finnes det alltid flyplasser, og det var alltid greit å sjekke solnavigasjonen med peilinger til disse. Og det hendte jo en sjelden gang at det var overskyet selv i Stillehavet!

Et godt kompass er en selvfølge, og jeg hadde også et håndkompass til kontroll av hovedkompasset og til landpeilinger.

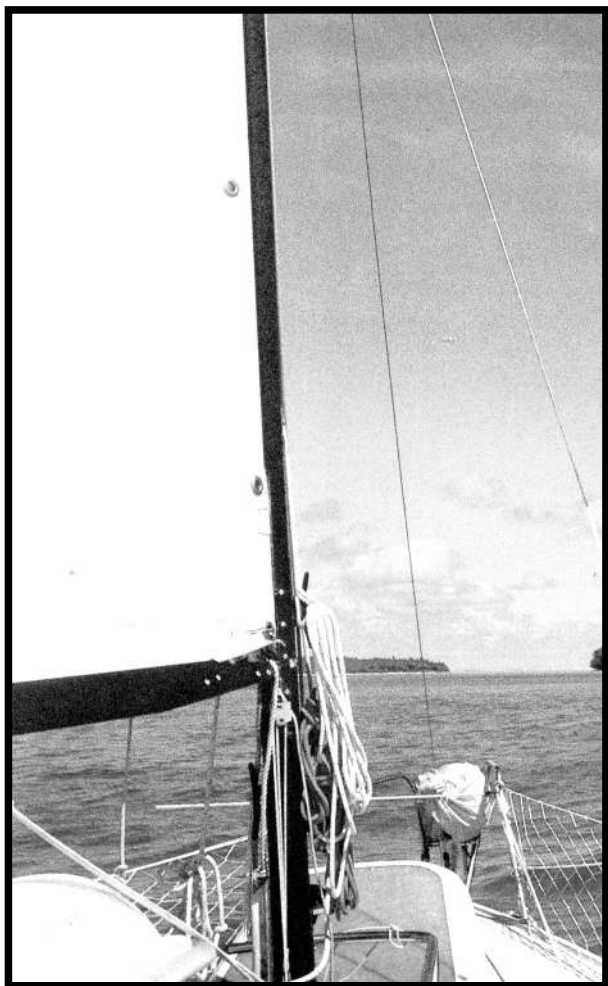
De fleste jordomseilere sverger til en slepelogg for å vite utseilt distanse, men jeg greide meg med den mekaniske sumloggen som fantes ombord da jeg kjøpte båten. Dessverre var instrumentet montert litt for lavt, slik at det under sjøgang kom vann inn langs vaieren fra giverpropellen. Jeg måtte følgelig bestille et nytt fra England. Med en slepelogg kan det bli svært mye utstyr slepende etter båten, så jeg var glad sumloggen var nøyaktig nok. For jeg liker fersk fisk og hadde alltid to snører hengende etter Coco Loco. Det bet best nær land, men også ute på havet kunne det vanke en tunfisk eller en dorado. På kroken hang

oftest en blekksprutimitasjon i gummi, men tørket doradoskinn så også ut til å være snadder for tunfisker!

I tillegg til snørene slepte alltid en lang livredningsline etter Coco Loco – i tilfelle jeg skulle falle over bord. Linen var koblet til roret via en klesklype, slik at båten ville gå opp i vinden og stanse om linen ble belastet. Det var min far som kom med denne snedige oppfinnelsen, men heldigvis fikk jeg aldri prøvd om den virket!

Coco Loco er egentlig navnet på en alkoholholdig drink fra Vest India, tequila blandet med vannet i en nyåpnet, grønn kokosnøtt. Siden jeg har en svakhet både for tequila og kokosnøtter, syntes jeg navnet kunne passe. Andre syntes navnet kanskje passer best i den norske oversettelsen: «Klin kokos!»





Coco Loco var den minste norske båten som noensinne hadde lagt ut på de sju hav.

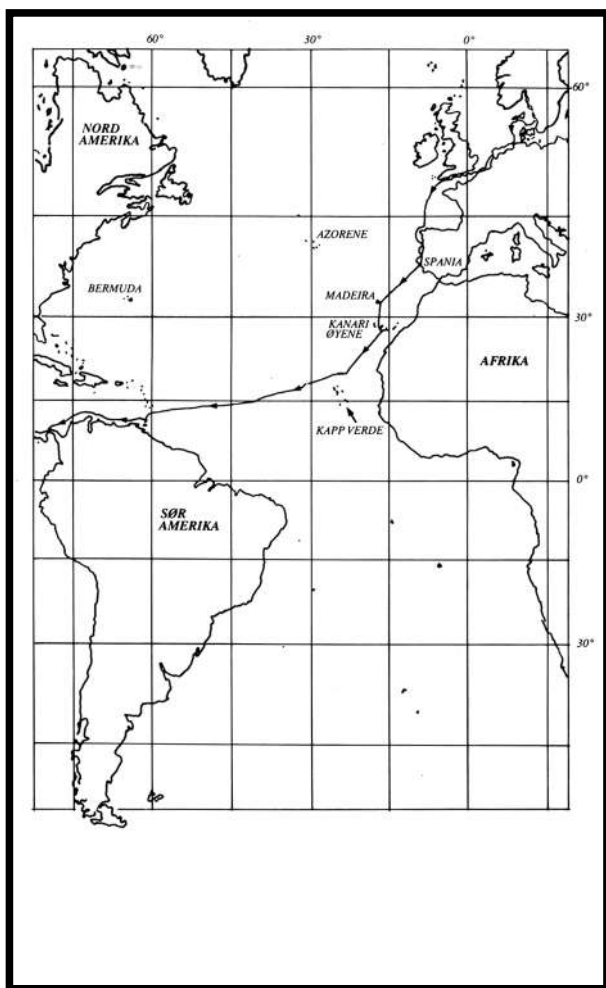
Innledning



Dette er fortellingen om min seilas fra Rådhuskaia i Oslo til noen av Stillehavets mest isolerte atoller – et eventyr som varte fra 2. juli 1983 til Coco Loco ble totalskadd på Salomonøyene 11. februar 1987.

Coco Loco var en 22 fots seilbåt – den minste norske båten som noen gang har lagt ut på de sju hav. Jeg seilte henne alene hele veien, i storm og vindstille, og nådde drømmeøyer hvor mennesker fortsatt går i lendekleder og bor i palmehytter.

På flere av de små øyene ble jeg adoptert av de smilende menneskene og lærte å leve slik de gjorde: Seile og padle i uttriggerkanoer, dyrke taro, fiske med harpun i konkurranse med haier, klatre i palmer, dykke etter muslinger, danse stedets danser, fange skilpadder, bite i hjel blekksprut, utvinne sagomel og spise hund. Opplevelser jeg tror svært få hvite mennesker har fått være med på.



Første del av seilasen.

Kapittel 1



Hva får en 32 år gammel Oslo-gutt til å forlate Norge i en sju meter lang seilbåt for å legge ut på en soloseilas rundt jorda? Et ønske om ære og berømmelse ved å gjøre noe ingen andre nordmenn har klart? Et behov for å utfordre naturkreftene og teste sitt eget mot? Eller kanskje en beslutning om å virkeliggjøre drømmen om sydhavsparadiset, med vaiende palmer og blå laguner?

Ingen av delene.

Historien begynner allerede i 1981. Jeg hadde fått nok av det norske klimaet, jeg var lei av jobben som tekstforfatter i reklamebransjen, og jeg følte at jeg møtte altfor stor motgang i min kamp for å gjøre bordtennis til en stor sport i Norge.

Så en dag sa jeg opp jobben og solgte leiligheten. Bestemte meg for å reise så langt unna snø og Norge jeg kunne komme.

Jeg havnet i Mikronesia i Stillehavet – med fly.

Etter fire måneder var jeg tilbake i kulda. Det tok ikke mange dagene før jeg lengtet tilbake til varmen og de smilende menneskene.

En søndag min far satt og leste i et båtblad, kom iden: Kjøp deg en båt og seil tilbake! Jeg hadde ingen annen seilererfaring enn A-jolleseilas i tiårsalderen, så jeg hadde mye å lære.

Lånte alt som fantes av båt litteratur på biblioteket og pløyde igjennom. To ting festet jeg meg straks

ved. Den ene var at båtens størrelse betydde lite for sikkerheten, den andre at økonomien alltid var den store bøygen.

Jeg jobbet på spreng for å skaffe penger, og i april 1983 kom sjansen. En svensk Maxi 68 var rimelig til salgs. Båten var liten, men solid og letthåndterlig. Jeg slo til, og fortalte familie og venner om planene.

– Du er ikke riktig klok, du kommer til å havarere før du når Danmark, lød de fleste kommentarene.

Lørdag 2. juli var den store dagen. Avreisedagen. Jeg våknet med sommerfugler i magen og en lett følelse av uvirkelighet.

Selvsagt fikk bussen ut til småbåthavna på Blommenholm motorstopp, så jeg klappet til Rådhuskaia et kvarter seinere enn annonsert.

Jammen så Coco Loco liten ut ved siden av Christian Radich!

Venner og bekjente overrakte blomster og ønsket meg lykke til på ferden. Endelig fikk vi også offisielt døpt Coco Loco med champagne, og jeg hørte jeg hadde vært omtalt i «Nitimen» på radioen.

Jeg åpnet nok en flaske champagne, og korke-smellet fungerte som startskudd. Raskt drog jeg i gang utenbordsmotoren og skjøv ifra.

Endelig. Jeg var på vei!

Lenge hadde jeg grudd meg for den første delen av reisen. Nå skulle mine teoretiske kunnskaper om seilas og navigasjon settes ut i praksis.

Etter fjorten dagers vellykket seiling kom det første store problemet.

Coco Loco var på vei over en grunn bukt sør i Danmark. Sjøkartet gav mangelfulle opplysninger, og kanalene mellom grunnene var dårlig oppmerket.

Halvveis gjennom bukta merket jeg meg – noe skadefro – en diger havseiler, som hadde rotet seg bort fra kanalene og inn på grunnene. Hovmod står for fall!

Værmeldingen på radioen meldte om dreining til sørlig vind. Derfor bestemte jeg meg for å droppe den lille byen Marstad og seile direkte til Kiel. Jeg forandret kurs og satte meg til rette i cockpiten for å spise lunsj. Midt i den første brødskiven kom det første dunket – så en rekke nye. Vi var på grunn!

Jeg spratt opp og prøvde å huske hva lærebøkene sa om grunnstøting. I vill fart bakket jeg fokka og hengte meg i bommen for å få Coco Loco til å krenge. Vi kom oss et stykke videre i gjørma, men så var det full stopp. Jeg revet seilene, blåste «trenger hjelp» i tåkeluren, hev ut ankeret og begynte å ro jolla mot land. Et ektepar i en snekke oppdaget meg og tøffet opp på siden av Coco Loco. Vi fikk en line om bord og prøvde å slepe Coco Loco av grunn. Nei, det gikk ikke. Heldigvis kom nok en snekke, og kunne krenge Coco Loco via storseilfallet mens den andre båten bukserte. Sakte, men sikkert ség mitt lille hjem gjennom gjørma og ut på dypere vann. Jeg pustet lettet ut og spurte mine redningsmenn hva jeg kunne gi dem som takk for hjelpen.

– Vi tar gjerne imot seks bayere, sa de smilende danskene.

Jeg hadde ingen øl om bord, og mer enn hundre danske kroner var det umulig å pådytte dem. Med noe skjelvende fingrer etter alt oppstusset fikk jeg dratt i gang Yamahaen og fulgte i kjølvannet av snekkene.

Vel framme ved havna i Marstad, var det lett å finne leia og veien ut av elendigheten.

Etter å ha besett Kiel, tok jeg «snarveien» gjennom

Kielerkanalen og handlet inn mat- og drikkevarer på den tollfrie øya Helgoland. Nå ventet et stort stykke blått hav, stor trafikk og usikkert vær.

Det gikk ikke bedre enn at jeg allerede første natten kom ut av leia. Plutselig var det ingen lysbøyer i sikte. Jeg fortsatte på det jeg antok var riktig kurs, og speidet ut i mørket. På morgenkysten blåste det opp. Siden jeg var usikker på posisjonen, satte jeg kurs rett til havs. I dårlig vær er man tryggere ute på det åpne havet enn nær land.

Etter et par timers hard seilas døde vinden ut, og tåka senket seg over Coco Loco. Seilene blafret vilt, og bommen slo fra side til side. Vindpilen i mastetoppen virret rundt i begge retninger. Sterke strømninger fikk Coco Loco til å oppføre seg som en rebelsk gyanget, og jeg slengt fra side til side i cockpiten.

Det begynte å fortone seg som et uvirkelig mareritt. Til slutt fikk jeg roet meg ned, tatt ned seilene og dratt i gang utenbordsmotoren. Satte kursen tilbake mot land for å prøve å finne skipsleia. Ingenting å se i tåka, men ut på ettermiddagen hørte jeg stadig dunk av skipsmotorer. Nå satte jeg kursen sørvest og krysset fingrene for at jeg ikke skulle bli rent i senk. Slik gikk nok et søvnløst døgn, med vekselvis bruk av seil og motor.

Tredje natten fikk jeg endelig en lysbøye i sikte og forstod at jeg iallfall var på rett vei. Aktenfor kom et skip på samme kurs. Da var kommet opp på siden, blåste skuta signalet som betyr «jeg forandrer kurs til babord». Og gjorde nettopp det!

Jeg kastet Coco Loco rundt og drog i gang motoren. Med et nødskrisk kom vi oss ut av kjempens nye kurs og gynget uskadd i hans kjølvann. Trøtt, for-

bannet og sliten sank jeg overende i cockpiten. Nå var det på tide å finne ut hvor jeg var. Som svar på mine bønner seilte vi noen timer seinere rett mot en fiskebåt som lå stille for å sortere fangsten. Jeg la meg langsmed og hoppet om bord. Vasset gjennom blekksprut og flyndre bort til en av mannskapet.

– Bare fortsett sørvestover, sa en skjeggete kar i oljehyre. – Snart finner du en opplyst lei til havn. Det skal ikke by på problemer.

Jeg takket og heiste seil. Lysene fra fiskebåten forsvant akterut, og jeg, speidet forover etter lysbøyer.

Jommen sa jeg enkelt! Etter to timers seilas var det fortsatt ingenting i sikte. Jeg slo på ekkoloddet og oppdaget til min forskrekkelse at jeg sto så godt som på grunn. Helomvending og ut på dypere vann.

Nei, nå orket jeg ikke mer. Kroppen hadde ikke mer å gi, og jeg hadde hatt så mye motgang som jeg kunne tåle. Jeg kastet ut begge ankrene, tok ned seilene og heiste opp en parafinlampe som ankerlanterne. I fulle klær kastet jeg meg ned på køya – og så kom reaksjonen. Kuldetokter og kvalme. Musklene i armer og bein drog seg sammen i krampe. Umulig å få sove, selv om kroppen skrek etter søvn.

Da det lysnet, kunne jeg se land i horisonten. Jeg følte meg fortsatt utslått, det eneste jeg klarte var å heise en skjorte i masten som nødsignal og blåse «trenger assistanse» på tåkeluren.

Langt ut på formiddagen dukket det opp en stor fiskebåt. Jeg vinket febrilsk med armene, og farkosten forandret kurs. En ung kar kom roende over i en lettboat, og rodde tilbake med en line. En annen fisker hjalp meg med å få opp ankrene, og snart var Coco Loco under buksering mot land.

Fra nederlandske Amland kom en redningsbåt ut og tauet meg det siste stykket til havna. En lege ventet på brygga, men han kunne bare fastslå det jeg allerede visste: Jeg var totalt utkjørt!

Av kollapsen lærte jeg at jeg ikke kunne klare meg i flere døgn uten søvn, og bestemte meg for å ta neste del av turen i kortere etapper.

Jeg hadde fryktet kryssingen av den engelske kanalen, men den gikk overraskende greit. Ikke engang den beryktede Biscayabukta bød på problemer, selv om solmangel gjorde det umulig å bestemme posisjonen med sekstanten. Jeg passet på å få søvn om nettene, og førte bestikk med pinlig nøyaktighet.

Etter fem dagers sur seilas dukket Nord-Spania ut av tåkehavet. På gyngende bein karete jeg meg inn i en bodega og svelget en velfortjent ankerdrum.

Portugalkysten bød på mer tåke og varierende vindforhold. En liten storm blåste meg ett døgn til havs, og i Figuera da Foz ble havna stengt i tre dager på grunn av de frådende bølgene i havneinnløpet. Her fikk jeg også bekreftet at jeg langt fra var den eneste som seilte mot sol og sommer. Seilskøyta Albertine av Sandefjord lå ved kaia, og gutta om bord hadde vært i kontakt med en rekke norske båter på amatør-radioen.

Gjensyn med Albertine ble det også på Madeira, og sammen med Stein, Helge og Toffen drog jeg på tur for å bestige øyas høyeste fjelltopp. Vel inne i den grønnkledde fjellheimen ville vi ta en snarvei opp en bratt skråning. Toffen klatret opp som den reneste fjellgeita, mens jeg pustende og pesende dannet baktroppen.

Midt oppe i skråningen hørte vi noen som ropte «Stopp, stopp» nede i lia. Det var ikke meg imot. Fjellgrunnen var løs, og nå hadde gutta foran meg sparket løs de steinene som kunne gitt meg fotfeste. Av samme grunn viste det seg nå å være umulig å komme nedover – jeg satt bom fast! Stein og Helge ropte til meg at de ikke torde stoppe, og forsvant videre oppover.

Litt etter kom mannen som ropte til syne over meg. Det var en lokal bonde med taukveil over skulderen, og han hadde klatret opp en annen vei for å hjelpe oss. Jeg fikk trædd en løkke rundt livet, og sakte men sikkert ble jeg firt ned til sikrere grunn.

Pinlig!

