

Halløj derhjemme! Så er der nyt fra Artemis ☺

Vi er kommet til Grenada, som er en meget speciel ø. Kulturen minder meget om Trinidads, med bl.a. carnevalmusik og maxi-taxi. Øen ligger på kanten af orkanbæltet, og mange sejlere lader derfor båden oversomre der. Tilbage i 2004 ramte en altødelæggende orkan Grenada. Et såkaldt "direct hit". Størstedelen af alle øens tage blev blæst væk og det samme gjaldt for det meste af vegetationen. Vi besøgte øen året efter orkanen, hvor alle de blå tagpresenninger stak ud i det ellers triste og ødelagte landskab. Heldigvis var de lokale ved godt mod, men det var hårdt for dem at komme over katastrofen.

Nu, omkring 18 år senere er øen, naturen og befolkningen stort set kommet sig, heldigvis! Der har været nogle bump på vejen i form af flere orkaner, som dog ikke har ramt Grenada direkte, men derimod nogle af de andre små øer. De 18 år havde givet naturen lov til at vokse på ny, og overalt står der høje palmer, kæmpe mangotræer og meget andet. Hist og pist står der dog stadig et vingskudt og forladt hus, som naturen nu er ved at tage hånd om. De fleste huse, og ikke mindst kirker, har fået helt nye tage på. Oftest i skrigende rød! Det er ret spektakulært, at kigge på byen oppefra.



Sandy Island er en lille ø, og som navnet antyder, består den kun af sand! Tilbage i 2004 blev øen næsten jævnet med jorden, og alle palmerne blev ødelagt. Vi troede faktisk ikke, at øen ville overleve efter orkanen, men utroligt nok, så gjorde den! I dag er øen fyldt med smukke palmer som kun er et par meter høje, da de alle blev genplantet i 2005. Vi troede, at de store bølger, som orkanen havde bygget op, ville spise øen, men det var ikke tilfældet. Til gengæld ødelagde bølgerne meget af det omkringliggende koralrev, som derfor blev skubbet op på øen, og på mirakuløs vis, agerede som en beskyttelsesmur. Sandy Island blomstrer derfor i fuldt flor, hvilket vi er meget meget glade for!

For at komme til hovedøen Grenada skulle vi sejle et længere stykke vej i åbent vand, uden beskyttelse fra øer eller rev mod Atlanterhavets store bølger. Det ville normalt ikke være noget problem, men med vores uholdbare ror-situation, var vi en smule bekymrede for de små 3 timers voldsomme bølgegang. Allerede fra første sekund ude i bølgerne, knagede og bragede roret derudaf. Efter halvanden måned i næsten stille vand, bragede min søsyge også derudaf, så det var bestemt ikke en mindeværdig tur på nogen måde...



Under sejladen til marinaen, hvor vi skulle på land, tog vi lige et frokoststop langs vestkysten. Her ligger verdens aller føste undersøiske skulpturpark nemlig!

I 2006 blev over 20 skulpturer nedsænket, og har siden da fået lidt knubs af diverse storme og bølger. Størstedelen af parken står dog heldigvis endnu og hjælper med at opretholde og skabe ny grobund for koraller og, forhåbetlig med tiden, et stærkt økosystem. Som det kan ses, er det allerede godt på vej! Skulpturpark bliver smukkere år for år, jo mere den går i ét med naturen. Man kan driste sig til at sige, at kunsten bliver mere og mere levende med sine evigt foranderlige koralformationer og udtryk! Der er noget smukt og tankevækkende over skulpturerne, men samtidig noget uhyggeligt og forvrænget. Som med så meget anden kunst, kan man selv tolke på den og finde sin egen mening, specielt i disse foranderlige skulpturer. Det var noget af en oplevelse.

Klokken 8 mandag morgen var vi klar til at blive hevet op af vandet. Betydende nok, så var den lokale marina faktisk også klar, hvilket er meget sjældent set! Vi sejlede stille og roligt ind i båsen, kastede fortøjningerne og alt gik som smurt! Ud rullede en kæmpe travelift, som meget sigende har fået navnet "The green Hulk"! (Sjovt nok, er det også koden til marinaens wifi). I forhold til traveliften var vi lillebitte, men til gengæld skulle vi ikke bekymre os, om vindgeneratorerne eller forstøtningen ville rage imod traveliften, som ellers plejer at være et problem.

I alt var der 8 mand, som arbejdede på at få Artemis sikkert op af vandet med "The Hulk", hvorefter en bådtrailer transporterede os hen over pladsen og bakkede os i "bås" imellem nogle andre både. Det var et imponerende syn! Da Artemis blev sat ned på støtterne kravlede en mand ombord med en dunk vand og et watterpas. Når både opmagasineres i en længere periode, er det



nemlig vigtigt, at båden hælder bagud, så al regnvandet kan løbe af. Vi prøvede at sige til dem, at vi bare skulle være på pladsen i lidt over en uge, men de insisterede på at gøre alt efter bogen. Til vores ærgrelse betød det, at vi nærmest gik op og ned ad bakke inde i båden, og at vi blev nødt til at sidde på kile for ikke at blive helt skæve i ryggen...

Da Artemis nu var kommet op af vandet, så vi rorets tilstand efter sejlturen i åben sø. Det så helt forfærdeligt ud. Selve ror-skallen var flækket hele vejen igennem, og når vi rokkede med roret, udvidede revnen sig voldsomt. Det er et mirakel, at det ror ikke var knækket af på vejen! Vi var begge enige om, at vi aldrig ville have sejlet nogen steder hen med roret i den tilstand, ikke engang på en ankerplads, så slem stod det til! Tankerne gik hurtigt tilbage til den hårde søgang og sejlads mellem klipper og rev, som vi netop havde lagt for dagen. Roret kunne sagtens være knækket hvert øjeblik, og så havde vi ligget der, uden nogen mulighed for at styre væk fra eventuelle farer. I værste tilfælde kunne det have kostet både mand og mus, men heldigvis nåede vi i sikkerhed med roret i "behold". Nu skulle der arbejdes!



Synkront arbejdende fra hvert vores mandehul, blev rorkvadranten og selvstyrer afmonteret. Lejet i skæget blev taget af med en elektrisk møtrik-spænder (vi har selvfølgelig sådan en med om bord ☺) og så var der ikke længere noget, som holdt roret oppe. Vi lagde derpå roret på et par paller, og med en vinkelsliber blev rorbladet skåret op og skilt af i glasfiber og rustfrit stål.

Et ror er bygget op omkring en kraftig roraksel, i vores tilfælde en 60 mm aksel. På denne aksel er der svejst 6 fladjern i rustfrit stål, og denne stålkonstruktion danner faktisk roret. Udenom denne konstruktion er der lagt glasfiber i den rigtige facon, så roret har en flade man kan styre med og har en strømlinet overflade. Vi havde gættet på at rorakslen var brækket et sted mellem 2 og 10 cm nede i roret, og det viste sig, at bruddet lå 8 cm nede. Heldigvis lå det dybt! Hvis bruddet havde ligget højere, ville roret helt sikkert ikke kunne have holdt til at sejle så langt, som det gjorde. Da roret var skilt ad, kunne vi se, at rorakslen var brækket over i et helt rent snit, som var det skåret over af en vinkelsliber. Hvad kunne forårsage sådan et brud? Ved at se godt efter, kunne vi se, at bruddet var sket lige over det sted, hvor der var svejst to stykker fladjern på akslen. Det har højst sandsynligt været synderen, da det rustfrie stål ved brudfladen var grumset og grynet.

Rundt omkring os var alle andre også i fuld gang med bådarbejde! På vores bagbord side lå en gammel tysk to-mastret træbåd. Det var et ældre ægtepar, som arbejdede på den alle ugens dage, udover søndag: Der tog de nemlig på stranden for at nyde, at de faktisk var i Caribien. En dag hørte vi et kæmpe brag og derefter et højt skrig derovrefra. Det viste sig, at den ene mast var helt rådden indeni og pludselig var knækket. Heldigvis skete der ikke noget med nogen, men det må stadig have været noget af et chok! De tog det dog ikke så tungt og arbejdede bare videre. Omkring fyraften kaldte manden altid op til konen og sagde "jeg har ikke lyst til at arbejde mere", og så gik de hånd i hånd tilbage til deres midlertidige fir-væggede hjem.



Da hele rorets metalkonstruktion lå blottet, fik vi fat i en lokal fyr fra et smedeværksted, der lå i marinaen. Han besøgte roret og fortalte, at den slags svækkelse af rustfrit stål er et kendt fænomen. Vi fik udarbejdet en plan for rekonstruktion af roret, og hvis én af os ville hjælpe til, kunne de allerede starte næste morgen. Vi greb muligheden med det samme og sagde "JA TAK!".

Næste morgen satte Tovholderen kursen mod smedjen med roret på en trækvogn. Planen var at svejse rorakslen sammen igen og ydermere at svejse et 70 mm rør fast på akslen udenom brudstedet. Det var en bøvlet og møjsommelig affære, og det tog smeden og en håndgangen mand hele dagen at line roret op og svejse det sammen! Til solnedgang, hvor arbejdsdagen naturligt slutter, lå roret atter på sine paller ved siden af Artemis.

Det var startskuddet til projekt skum og glasfiber. Nu skulle rorets glasfiberdele slibes og sættes sammen igen. Der blev købt 12 liter polyester og metervis af glasfiber. Der blev klippet og klistret, der blev skummet op og slebet ned, der blev spartlet og slebet, spartlet og slebet og atter spartlet og slebet.....

Efter 8 dage på land, var roret primet og bundmalet! Flottere, stærkere og tungere end nogen sinde. Endelig kunne vi komme i vandet igen og komme væk fra landkrabbe-tilværelsen, det skulle blive skønt!

Mange bådejere er groet fast her i det skønne sydlige Grenada, hvilket har skabt et kæmpe langturssejlerfælleskab. Det er meget morsomt. Hver morgen er der et "morgen-net" på VHFen, hvor vejret, dagens aktiviteter og vigtigt nyt bliver oplyst. Det er også her, at de byder nyankomne sejlere velkommen og tager afsked med dem, som sejler videre. Alle kender stort set hinanden, hvilket nok skyldes, at størstedelen af bådene er "non-sailing-yachts", altså "ikkesejlende-både". Til trods for en meget hyggelig atmosfære, hvor man nærmest har faste naboer, så var vi ret glade for, at vi kunne sejle videre, da vi efter lidt tid fik kuller.

Først skulle vi dog på opdagelse i Grenadas frodige natur. Det kan I læse mere om i næste rejsebrev.

Mojn!