

Charter till Kanarieöarna och Amphitrite

Bertil Hardings memoarer, del I

Jag for till Casablanca för vidarebefordran till Kanarieöarna dit *Sceptre* väntades anlända inom kort. Jag kunde ha tagit den kortaste vägen direkt från Sidi Ifni till Las Palmas sjövägen, men eftersom jag inte kunde få min utresa stämplad i passet där utan en massa besvärande förklaringar, vilket med all säkerhet hade resulterat i att jag på goda grunder ögonblickligen blivit arresterad, blev jag tvungen att återvända till Casablanca.

Jag hade innan jag lämnade Lissabon skickat min gamla cykel, tält och en del personlig utrustning med båt till Las Palmas där jag skulle invänta *Sceptre* och mina kamrater för vi hade ju Gud bevars bestämt att segla jorden runt. Jag hade en kontakt nere i Mas Palomas som jag fått av min gode vän Karl-Otto i Åmål, en man som han absolut tyckte jag skulle söka upp. Han hette Henning och var sjukpensionär. Jag hade ju tidigare skickat en del av min utrustning i förväg med båt och den fanns nu på svenska ambassaden i Las Palmas. Den svenske ambassadören var ingen svensk utan en spansk ädling som inte kunde ett ord svenska, så det gällde att prata så god engelska som möjligt. Jag hade ju egentligen inga direkta planer med mitt besök på Gran Canaria förutom att här invänta mina kamrater och att få vara lite för mig själv och tänka igenom vad jag ville göra med resten av mitt liv. Jag var ju tvungen erkänna att det ditintills varit ganska ostrukturerat och i somligas ögon ansvarslöst och äventyrligt, för att inte säga bohemiskt. Att den kommande tiden av kontemplation och eftertanke på intet sätt ändrade på detta, kan naturligtvis inte förklaras på annat sätt än att det är precis så jag vill leva. Att mitt uppe i livet plötsligt ändra karaktär och försöka bli någon man inte är, är självbedrägeri och dömt att misslyckas.

På nyåret 1957 fanns bara ett fåtal skandinaviska turister på Kanarieöarna. Jag visste att Henning, som Karl-Otto rekommenderat mig att söka upp, skulle finnas någonstans nere i Mas Palomas. Den svenske ambassadören kunde inte ge mig några upplysningar om var han kunde finnas, men Mas Palomas, som väl hundratusentals, kanske miljontals skandinaver idag känner som ett hektiskt diskodunkande och överexploaterat avgasstinkande turistgetto med hundratal stora hotellkomplex och tusentals bungalows, restauranger och barer, visste han inte ens var det låg.

När jag kom dit släpandes min gamla cykel i den lösa sanden fanns där inte ett enda hus, bara ett högt fyrtorn, inte ens en liten fiskarkoja. Strax öster om Faro, som fyrtornet heter, rann en liten flod ut i havet, en så kallad *branco*. Den var väl större på den tiden, kanske tjugo, trettio meter bred och varm så det ångade om den och jag tänkte att den nog var full av krokodiler. Då fick jag syn på Henning på andra stranden. Han satt i någon sorts gungstol gjord av gamla fisklådor som det såg ut och gungade. Jag ropade till honom och frågade om

jag kunde gå över där, och om det fanns krokodiler. Nej, han hade aldrig sett några och menade att det bara var att vada över. När jag kommit över och ställt ner min cykel som jag burit på huvudet och stegade fram för att hälsa, sa han på klingande dalmål: "Hördudu, här kliver vi inte in genom väggarna utan här använder vi dörrarna." Han hade lagt ut stenar för att markera var väggarna skulle vara i huset han planerade att bygga. Själv satt han i det blivande vardagsrummet med sin hemmagjorda gungstol. Ja, så fick jag då gå runt och komma in genom ytterdörren och han tog emot mig mycket hjärtligt och visade mig runt i det blivande huset. Där var köket och de båda sovrummen. Badrum, toalett, garderober, gästrum och arbetsrum. Själv sov han i tältet i det större sovrummet. Då var ju Mas Palomas bara en enda stor öken med tjugo, trettio meter höga sanddyner. Så visade han mig en plats där jag kunde slå upp mitt tält där en sanddyn passerat, för annars kunde man om man låg där länge, sakta bli begravd av sand. På hans inrådan byggde jag också ett "hus" runt tältet så ingen bara skulle klampa in hur som helst i sängkammaren där tältet stod.

Det var en underbar tid. Jag kunde koppla av och levde som en Robinson. Upp tidigt på morgnarna och efter några kilometers språngmarsch utmed den milslånga helt öde playan, en stärkande frukost på frukt, färska grönsaker och nyfångad fisk, hade jag gott om tid att fundera över vad jag ville göra med resten av mitt liv.

En gång i veckan cyklade jag de sex milen till Las Palmas för att se om *Sceptre* anlänt eller om det fanns något meddelande till mig på ambassaden. Vid ett tillfälle någon vecka efter nyår då jag var nere på stranden Las Canteras, som väl är ett par kilometer lång, och där det idag säkert finns tjugotusen människor, fanns tre man som låg på stranden. Det var tre taxichaufförer från London som firat jul i Las Palmas. De var alla i min egen ålder och vi blev genast goda vänner. De hade varit där ett par veckor och hade goda vänner i stan. Ett par tre av dessa ynglingar anslöt sig efterhand till oss. Att det var pojkar ur bättre familjer stod helt klart. De var både artiga och bildade och vi hade mycket trevligt tillsammans och varje gång jag kom cyklande till Las Palmas blev jag hembjuden till någon av dem.

Amphitrite

Dagarna gick och i början av februari under ett av mina varje vecka återkommande besök i Las Palmas för att se om *Sceptre* anlänt, fick jag se något som skulle få en avgörande betydelse för vad som skulle komma att ske flera år senare. Jag hade blivit god vän med hamnkaptenen i Las Palmas och brukade ibland få följa med honom ut för att ta emot ankommande fartyg. Den aktuella dagen när vi är på väg ut med hamnbarkassen för att ta emot ett av de allt oftare besökande kryssningsfartygen, får jag i horisonten syn på vad som skulle kunna vara *Sceptre*. När hon kommer närmare och gör en stagvändning ser jag att det är en tremastad skonare, en s.k. hundraelva. Jag har aldrig, vare sig förr eller senare, sett ett vackrare fartyg. Jag kunde inte ta ögonen från henne och när hon ett efter ett tar ner seglen

och för bara mesan och stagflock elegant ankrar upp innanför vågbrytaren, är jag förälskad som en nykär konfirmand. Jag måste ha henne.

Hamnkapten kunde inte undgå att märka hur det var fatt med mig så han tog mig med ut till skönheten då han skulle ombord för inklarering i sällskap med övriga Port Officials. Redan på väg uppför fallrepstrappan kunde man se att detta var ett fartyg i absolut toppskick. Där fanns inte en fläck som inte var lackad eller målad. Inte en tågända som saknade tagling. Inte en mässings- eller koppardetalj som inte var putsad. Allt tågvirke pryddligt uppskjutet på nagelbänkarna och inte en lös flik som fladdrade i de välbeslagna seglen.

Befälhavaren, en undersätsig man med Kaiser Wilhelmmustasch i kritvit uniform tog vänligt emot oss medan besättningen, i blå tröjor med fartygets namn i vitt på ryggen, stod uppställda på led. Det var som en scen ur en Hornblowerfilm. Vi blev bjudna ner i en mahogny- och mässingsblänkande salong där en vituniformerad steward frågade vad vi önskade dricka. Plötsligt hörs skrik och oväsen uppe på däck och därefter två pistolskott. Sekunden därpå kommer en kvinna farande som ett Jehu nerför salongstrappan, genom salongen och in genom dörren till maskinrummet och efter henne en Guardia Civil med dragen pistol. Han hinner inte fram till dörren förrän hon kommer rusande mot honom med en jättestor skiftnyckel som hon slår i huvudet på honom så han rasar ihop på durken framför mina fötter. Det blir ett förfärligt hallå. Flera av Francos Policía Seguridad kommer störtande. Kaptenen och besättningen blir uppställda utmed relingen och visiterade. När även jag, eftersom jag är utlänning, blir beordrad att ställa upp mig för visitation, ryter hamnkaptenen åt dem att låta mig vara och att jag är med honom och inte tillhör besättningen. Senare berättade en av officerarna i säkerhetspolisen, som jag träffat tidigare som ytterst inofficiell medlem i den hemliga El Movimiento Libertad Los Islas Canarias, för mig bakgrunden till bråket jag råkat bli vittne till.

Fartyget hette s/y *Amphitrite* och ägdes av en engelsman vid namn Nicolson. Det var han som personligen i egenskap av befälhavare tagit emot oss så älskvärt när vi klev ombord och det var hans hustru som slagit ner den stackars polismannen med skiftnyckeln. Nicolson hade drygt ett halvår tidigare sålt fartyget till en medlem av det spanska kungahuset. Denne prins Juan, som han kallades, hade bl.a. varit skådespelare i USA och hade seglat med Errol Flynn på dennes stora segelyacht som i lyx och storlek väl kunde jämföras med *Amphitrite*. Köpekontraktet skrevs under i Malaga varpå prinsen omedelbart avseglade. Betalningen skulle ske genom tio delbetalningar à 50 000 USD. När Nicolson kommer till banken för att kvittera ut den första inbetalningen, visar det sig att det inte fanns några pengar på kontot. Någon blir lätt irriterad och kontaktar Interpol. *Amphitrite* var spårlöst försvunnen. Nicolson sökte efter sitt fartyg runt hela Medelhavet och fann henne slutligen i Tanger. På natten återtog han med några hejdukar sitt fartyg genom att slå ner vakten, starta upp maskinerna och i all hast lämna hamnen utan några formaliteter. Prins Juan, som själv inte var ombord vid tillfället, blev naturligtvis vansinnig och hade genast satt in pengarna på Nicolson's konto

varpå han anmälde honom för sjöröveri. Juridiken är inte lätt att förstå i sådana här sammanhang. Officiellt var båten prinsens men moraliskt naturligtvis Nicolsons. Dock hade han återtagit sin egendom genom "egenmäktigt förfarande" och sålunda gjort sig skyldig till en straffbar handling, så nu blev det prinsens tur att koppla in Interpol. Nicolsons avsikt var att ta sitt fartyg till Staterna men han måste först gå till Las Palmas för bunkring, vilket var hans stora misstag. Han seglade rätt in i lejonets kula. Här hade både Policía Maritim, Guardia Civil och Policía Seguridad väntat på *Amphritite* sedan han själv efterlyst henne några månader tidigare.

Båten belades tills vidare med kvarstad. Nicolson fick böter och hustrun tre månaders fängelse för misshandel av polisman. Las Palmas var vid den här tiden, i jämförelse med dagens turistmetropol, en liten oansenlig småstad där lokalpressen förde en tynande tillvaro i en närmast kompakt nyhetstorka. *Amphitrites* spektakulära ankomst och påföljande rättsprocess gav stoff till en mängd obskyra spekulationer som dagligen i över ett halvt år gick som följetong i tidskriften La Novedad Canarias.

Prinsen, som ansåg att båten var hans, hade genast sedan Nicolson internerats flyttat ombord i sällskap med två damer; en mörkhyad som bodde i fören och en vit som bodde akteröver. Var han själv huserade förtäljer inte historien men troligtvis förde han en ambulerande tillvaro. *Amphritite* blev med tiden ett välkänt blickfång i Las Palmas hamn där hon blev liggande år efter år medan processen om vem som ägde henne pågick, skulderna växte och hon sakta förföll.

Charterresor till Kanarieöarna

En dag någon vecka efter nyår när jag ligger i mitt tält i Las Palomas och tar en siesta, hör jag plötsligt svenska röster uppe från toppen på en sanddyn. Man måste komma ihåg att det vid den här tiden knappt fanns några turister över huvud taget och definitivt inte så här långt borta i vad som då betraktades som rena vildmarken, ett tomt ökenlandskap. "What countryman are you?", ropade han och jag ropade tillbaka att jag minsann var lika mycket svensk som han. De kom ner till mig och jag bjöd på stekta bananer och te. Jag höll på att sätta bananen i halsen när han presenterade sig. Det var skaparen och högste chefen för försäkringsbolaget Ansvar; Bror Gustav Bylund. Det var denne man som kom hasande nerför sanddynen i sällskap med Kerstin Lundström som var kontrollör vid postverket. Jag var naturligtvis nyfiken på vilket sätt de kommit hit och då berättade de att de kommit ner med en chartrad DC-3 från Stockholm och firat både jul och nyår i Las Palmas. Kärran hade chartrats ett par dygn av en kooperationsidrottsförening i Stockholm. Det fanns ju ingen egentlig charterturism till Kanarieöarna vid den här tiden, åtminstone inte från Skandinavien. Där fanns naturligtvis reguljära flygförbindelse från i första hand Spanien och från de större europeiska huvudstäderna en eller ett par gånger i månaden. Bror Gustav menade att här fanns mycket att göra. Medan vi satt där runt min lilla lägereld innanför

stenarna som markerade köket, (ett arrangemang som f.ö. fick mina gäster, att döma av blickarna de utväxlade, att allvarligt ifrågasätta min mentala hälsa, eftersom jag vid deras ankomst bett dem använda dörren istället för att gå genom väggen,) kom vinterns första regn. Vi kunde söka skydd under en upp och nedvänd fiskebåt som låg ett femtiotal meter från mitt "hus" eftersom mitt tält var ett enmansdito. Det var under denna fiskebåt embryot till vad som skulle bli Kanarieresor och sedan Hardings Resebyrå skapades. Det är Bror Gustav Bylund Kanarieöarna skall tacka för att ha startat charterflyget som resulterade i en kraftig expansion av turistnäringen. Han insåg att svenskarna, inte mycket mer än ett decennium efter kriget de själva sluppit så lindrigt undan och med en snabbt växande ekonomi, var en perfekt målgrupp för charterflyget. Han hade själv över femhundra anställda i sitt företag och var övertygad om att kunna fylla minst ett par maskiner bara med dem. Han var full av idéer och hade snart övertygat mig om att detta var framtiden men också att det gällde att smida medan järnet var varmt. I den globala optimismen efter freden var det full fart med satsningar på alla områden lite varstans i världen, vilket naturligtvis också innebar ett ökat resande. Den som flugit ner dem var den välkände flygkaptenen Göte Rosén, och han hade berättat för Bror Gustav att han låg i underhandling om att få hyra ett par Curtis Commander, ett konverterat engelskt militärplan som kunde ta 56 passagerare. Jag blev självklart intresserad, och med en chef för Ansvar som man hört talas om och med över femhundra anställda, var det ju fullbokat tyckte man innan biljetterna ens var tryckta.

Nå, de for tillbaka till Las Palmas och några dagar senare cyklade jag dit som vanligt för att höra om jag fått något meddelande från mina vänner på *Sceptre* och för en briefing med ledarna för den kanariska motståndsrörelsen. Det hände ibland att jag sov över hos någon en eller ett par nätter vilket skedde allt oftare sedan jag blivit involverad i El Movimiento Libertad Las Islas Canarias.

Innan Bror Gustav och Kerstin flög tillbaka till Stockholm efter trettonhelgen hann vi med att grovt dra upp linjerna för det kommande reseföretaget och hur vi skulle agera. Det bestämdes att jag skulle stanna kvar i Las Palmas för att ordna med hotell och rum och Bror Gustav hemma i Sverige intressera något flygbolag för en charterverksamhet på Las Palmas med en nystartad resebyrå.

För mig har muntliga löften och handslag alltid varit heliga ting, men eftersom jag nu varit på Gran Canaria i snart två månader utan ett livstecken från mina kamrater på *Sceptre*, och sedan Franco tagit hem sin flotta och den planerade frigörelsen från Spanien för tillfället kommit av sig, var resebyråprojektet onekligen lockande. Men dagarna gick och från Bror Gustav hördes ingenting. Jag hade blivit bekant med en engelsman som hade en tolv meters segelbåt. Han hette Dick Benson och hade kommit till Las Palmas under julhelgen med ett par goda vänner. De var på väg till Antigua men blivit ovänner och nu var han ensam. Han visste att jag också var på väg till Västindien och bara väntade på att mina vänner skulle dyka upp. Men dagarna gick som sagt och inte ljud från dem. En dag i slutet av mars frågade han om jag ville hjälpa honom att segla över båten. Jag frågade vad min uppgift i så fall

skulle vara. "Jag behöver en kock", sa han, "Men nej", sa jag, "det duger jag definitivt inte till." "Kan du öppna en konservburk utan att skära fingrarna av dig?", undrade han. "Ja det borde jag ju kunna", svarade jag. "Bra, du är anställd", sa han. Eftersom jag inte kunde få kontakt med *Sceptre*, lämnade jag ett meddelande till dem både på ambassaden och hos hamnkaptenen att jag seglat i förväg och att vi skulle ses på Antigua.

Om seglingen över finns inte mycket att berätta. Vi fick en man till med oss, en ung fransman vid namn Philippe som skulle till Martinique för att hämta ett arv. Efter sjutton dygn i en stadig nordostpassad fällde vi ankaret i St. John's.

Dick lade upp båten på ett varv för en välbehövlig översyn och Philippe fick efter ett par dagar chans att följa med en båt till Martinique. Efter att ha hjälpt Dick några dagar hittade jag ett billigt hotell för två dollar per natt och levde ett härligt beachcomberliv en tid, tills jag en morgon fick se *Sceptre* för ankar ute på redde.

Vad som kunde ha blivit ett glatt återseende, grumlades av en otrevlig och tryckt stämning ombord. De hade blivit ovänner och alla var överens om att det inte gick att segla längre. Strax därefter köpte en puertoricanare båten på ren spekulation. Han försäkrade henne till sitt fulla värde varpå han körde upp henne på ett rev där hon totalförliste. Vi fick ut våra pengar och sedan skildes vi åt och där slutade den världsomseglingen.

Strandsatt på Antigua men långt ifrån utfattig, var ju min situation inte alldeles hopplös. Eftersom jag nu ändå befann mig i Karibien och inte hade några förpliktelser eller något som fordrade min omedelbara närvaro hemma, var det ju ett idealiskt tillfälle att här rekognoscera för en framtida utvidgning av vår planerade charterverksamhet, som visionären Bror Gustav Bylund ansett vara fullt realistisk.

Jag mönstrade på en litet danskt fraktfartyg, destinerat till Recife, som lättmatros, där jag två veckor senare, den första veckan i juni mönstrade av. Ett par dagar senare fick jag se Johnsonrederiets m/s *Santos* i hamnen. Jag hade under tiden allt mer börjat fundera på våra planer på en resebyrå och insåg att det nog var dags att börja satsa på något för framtiden och att strukturera upp mitt liv.

Jag hade gått till sjöss vid femton års ålder som eldare på en bogserbåt på Väneren. Senare som jungman i riktiga lastfartyg. Hade jobbat som diskare i Staterna. Tog värvning som volontär inom den svenska försvarsmakten. Var partisanledare under kriget i Norge. Varit bonde och kalkonuppfödare i Värmland, deltagit i Koreakriget, genomgått kadettskolan. Är kapten i amerikanska 8:e arméns Air Force. Hedersmedlem i det norska försvaret med majors grad. Kapten i svenska luftvärnet och nu senast misslyckad jordenruntsegelare. Jag skulle snart fylla trettioått år och hade fortfarande ingen aning om vad jag ville bli när jag blev stor. Som pappa och familjeförsörjare var jag väl heller inte mycket att hänga i julgranen. Visst var jag i mångas ögon betraktad som krigshjälte men det kan man ju inte leva på. Jag bestämde mig för att åka hem till Sverige och söka upp Bror Gustav Bylund och

Kerstin Lundström. Den vänlige kapten Eriksson på m/s *Santos* mönstrade ombord mig som lättmatros men jag var tvungen att följa med på hela resan som skulle gå via Rio de Janeiro, Buenos Aires och som sista hamn innan Sverige, Las Palmas. Det kunde ju inte vara bättre. Inte heller om denna resa finns mycket att berätta och efter Buenos Aires satte vi kurs mot Las Palmas dit vi anlände den 23 augusti. Jag hade ju lovat kapten Eriksson att följa med hela resan och hade berättat för honom om vårt resebyråprojekt men sedan jag lovat att bjuda honom på en semestervecka när vi kommit igång, lät han mig mönstra av och önskade oss lycka till.

Jag tog genast kontakt med Bror Gustav via telex och meddelade att jag var tillbaka i Las Palmas och beredd att satsa på vårt projekt. Mitt besök i Västindien gällde ju att även där sondera förutsättningen för en eventuell charterverksamhet, vilket jag i nuläget bedömde vara helt orealistisk. Allt kostar pengar, och då jag lite försiktigt antydde att mina egna tillgångar i första hand var avsedda för mitt eget uppehälle, lovade han att skicka ner vad jag behövde.

Min första uppgift blev att skaffa fram minst ett femtiotal rum. Det fanns inte så många hotell eller pensionat på den här tiden. Fåtalet som fanns, som t.ex. Catalina, var stora lyxhotell från förkrigstiden och alldeles för dyra. Det blev ett tufft jobb. Ett krav var att fönstren skulle sitta så högt att bröstet på en kvinna inte skulle kunna ses utifrån. Jag förstod aldrig om det bara gällde rum i gatuplanet och under förutsättning att hon var naken. Från Stockholm kom inga pengar. Jag fattade aldrig hur Bror Gustav tänkte. Jag började misstänka att han bara snackat för att imponera på Kerstin och varken var direktör för Ansvar eller miljonär som han antytt. Jag fick ingen hjälp från det hållet. Trots mängder av telex kom bara löften men inga pengar.

I norra änden av Las Canteras låg en restaurang som hette Costa Bella och som ägdes av en svensk arkitekt vid namn Stig Spak. Vi blev mycket goda vänner och när han fick höra om vårt resebyråprojekt, insåg han genast de positiva konsekvenserna av en sådan för egen del. Utan hans hjälp hade Kanarieresor, som senare skulle bli Hardings Resebyrå aldrig kommit till. Han lånade mig pengar och var en ovärderlig hjälp när det gällde att hyra och boka lägenheter och bäddar, skriva kontrakt och i kontakterna med berörda myndigheter angående all byråkrati med alla tillstånd och licenser som behövdes. Min spanska var vid den här tiden nog lika obegriplig för dem som deras engelska för mig. Jag hade under jagandet efter lämpliga inkvarteringsmöjligheter i Las Palmas med omnejd inte hört ett ord från vare sig Bror Gustav eller Kerstin och var flera gånger nära att ge upp. Problemet var att jag var helt utfattig och skuldsatt upp över öronen. Hemma hade jag ingenting och i bästa fall kunde jag återgå i tjänst på mitt gamla regemente. Ett annat problem var att jag inte kunde lämna Gran Canaria eftersom jag var skuldsatt. För ett Permiso Salida, ett utresetillstånd, krävdes en av Notarius Publicus bevitnad skriftlig garanti från någon som övertog skulden. Jag varken kunde eller ville skaffa ett sådant tillstånd. Det fanns tillfällen

under den här tiden då jag allvarligt funderade på att smyga ombord på något fartyg och helt sonika rymma från allt.

Till slut fick jag i alla fall ihop 56 bäddar och kunde meddela Bror Gustav att allt var klart och på själva juldagen 1957 landade den första Curtis Commandern med charterresenärer från Kanarieresor på flygplatsen Gandor. Så här i efterhand har jag ofta undrat hur det kunde komma sig att jag inte hade fått någon information om hur många som fanns ombord. Senare har jag insett att jag för Bror Gustav och Kerstin i första hand var en bekväm genväg och ett användbart verktyg i inledningsskedet på en sedan länge planerad charterverksamhet på Kanarieöarna.

Den förste i dörröppningen var den storgäste Bror Gustav Bylund, tätt följd av hustrun och en liten herre i brun kostym som visade sig vara den ende av passagerarna från personalen på Ansvar. Bror Gustav hade ju under den upp och nedvända fiskebåten nere i Mas Palomas för snart ett år sedan, försäkrat att han utan några som helst problem skulle kunna fylla minst ett par kärror med bara personal från sitt företag. Uppenbarligen hade han överskattat sin egen popularitet. Flertalet av det fullsatta planets passagerare ingick i en gruppresa organiserad av den kände frikyrkoprofilen och grundaren av Svenska Journalen, Harry Lindqvist, som också var med på planet. Denne man hade tidigare i mindre skala organiserat gruppresor med religiös anknytning till Kanarieöarna med egna chartrade maskiner, främst DC 3:or.

En annan prominent passagerare på denna premiärcharter var Ikeas grundare Ingvar Kamprad, som med åren kom att bli en ofta återkommande gäst och personlig vän. "Om du vill bli rik", sa han, "ska du inte köpa vad du behöver, bara vad du inte kan undvara". Det var ett motto som visat sig hållbart för Ingvar men inte mig eftersom varken ekonomiskt eller materiellt välstånd varit min målsättning i livet

Tiden gick och vår resebyrå utvecklades till att bli den mest framgångsrika i Skandinavien. Namnet ändrades från Kanarieresor till Hardings Resebyrå. Många kända personligheter kom med tiden att resa med oss. En av dessa var Pekka Langer som tyckte det var så trevligt på Gran Canaria att han stannade och blev en verklig PR-man för Hardings resebyrå. Med hans hjälp startade vi Hardings Turistradio, som blev mycket populär. Det var nyheter på svenska, dragspelsmusik, reklam och tips om aktuella begivenheter m.m. Hans reklamslogan för Hardings var: "Hardings först å störst i hele Boförs, res me ôss!" Lillbabs kom att bli lite av en galjonsfigur för Hardings, vilket naturligtvis bidrog till vår framgång. Alla ville resa med oss. Ingen kunde i denna framgångens medvind ana den katastrofala orkan som låg och lurade bortom horisonten i form av ett ekonomiskt skeppsbrott i dubbel bemärkelse. Hade inte denna eländiga konkurs som började på Skagens varv i Danmark varit, i vilken vi utan förskyllan drogs in i, hade med all säkerhet Hardings Resebyrå existerat än i dag.

Jag köper Amphitrite

Amphitrite, som alltså låg kvar i Las Palmas medan processen mellan Nicolson och Prins Juan drog ut på tiden, började visa tecken på förfall. Prinsen och hans hålldamer bodde fortfarande kvar ombord och vägrade hårdnackat att lämna henne. Varje gång man försökte avhysa dem klättrade Juan upp i riggen beväpnad med ett gevär och hotade skjuta den förste som klev ombord. Skulderna växte och till slut hade prins Juan inga femtiotusningar kvar varpå båten officiellt blev Nicolsonens igen. Efter den segslitna och kostsamma processen, plus gravationerna genom kvarstaden *Amphritite* belagts med, samt med hustrun fortfarande i fängelse, är det inte svårt att förstå att Nicolsonens intresse för ett fortsatt jordenruntseglande svalnat. Jag befarade att skönheten, vars linjer mina ögon dagligen som en förälskad konfirmand smekt, snart kunde bli såld på en exekutiv auktion som en femtonårig oskuld till någon sexgalen flåbuse på en vit slavmarknad. Detta fick inte ske. En av mina vänner i EMLIC, El Movimiento Libertad los Islas Canarias, den hemliga befrielsearmén, som paradoxalt nog var en av officerarna i säkerhetspolisen, hade lovat informera mig om och när en sådan skulle bli av, och en vacker dag blev jag kallad till ett möte med advokaterna som ombesörjde det hela.

Jo, *Amphitrite* var till salu. Jag hade länge tänkt att eftersom min resebyrå blomstrade och *Amphitrite* så att säga gick åt motsatt håll, vi en dag skulle mötas på halva vägen. Den dagen hade kommit. Det var nog en av de lyckligaste stunderna i mitt liv. Jag kunde inte tro att det var sant och vågade nästan inte tala om att hon blev min för bara 60 000 svenska kronor. Men där fanns ett problem. Innan jag kunde ta mitt fartyg i besittning, måste prins Juan avhysas, vilket han vägrade, eftersom han fortfarande ansåg sig vara den rättmätige ägaren. När advokaterna i sällskap med polis försökte tala honom till rätta, klättrade han som vanligt upp i stormasten beväpnad med både ett kulgevär och en hagelbössa och skrek att fan skulle ta den som vågade komma ombord.

En dramatisk morgon i mitten på juni 1963, blev jag kallad till polisen, för nu skulle han äntligen iland. Uppe på resterna av den gamla fästningsmuren från Columbus dagar hade polisen riggat upp en kulspruta riktad mot båten där prins Juan satt i masttoppen med sina gevär. Efter en del parlamentterande ropade polisofficeren som var ansvarig för aktionen att om han inte kom ner innan han räknat till tio, skulle han öppna eld. När han hunnit till åtta, kastade Juan ner det ena geväret och på nio det andra, varefter han klättrade ner. På sätt och vis tyckte jag synd om honom som så snöpligt och föga ärofullt fick överge sitt älskade fartyg, men om inte jag köpt henne hade väl någon annan gjort det.

Ja, så var hon min, denna havets vinthund. Lite skamfilad och eftersatt men lika betagande vacker med sin skarpa klipperstäv, slanka bogar, mjuka språng och akterriggade smäckra master.

Hon byggdes i Gosport av firman Camper & Nicholson och sjösattes i juni 1887. Hon var på 161 bruttoton och 101 nettoregister-ton, avsedd för kappsegling och deltog i en mängd

regattor i slutet av 1800-talet. År 1900 köpte hertigen av Harewood, lord Atchinson, henne som gåva till sin älskade hustru Dolores, som efter en svår olycka hamnat i rullstol. Hon hade innan hon drabbades av denna varit mycket aktiv seglare och deltagit i otaliga regattor på *The Solent*. Lorden döpte om fartyget till *Dolores* efter hustrun, anställde en välmeriterad skeppare som lyfte ombord rullstol inklusive hertiginna och avseglade.

Det berättas att hertiginnan vid återkomsten efter en två år lång jordenruntseglat varit helt återställd och till sin makes och den församlade mottagningskommitténs häpna ögon med ett raskt språng hoppat ner på kajen. Om hennes tillfrisknande berodde på den friska havsluften eller den stilige kaptenens handlag lär vi aldrig få veta. Vad vi däremot vet är att paret Atchinson skildes och att hertiginnan och hennes kapten med lordens välsignelse installerades på en av hans lantegendomar.

Efter år av stillaliggande i Las Palmas var hon i stort behov av ansiktslyftning och en ganska omfattande renovering. Ensam kunde jag naturligtvis inte klara detta men jag hade medan vi höll på att utrusta *Sceptre*, lärt känna en man med erforderliga kvalifikationer som efter en kort briefing åtog sig bli ledare för projektet. Hans namn var Kjell Wollter. Det första vi fick göra var att byta ut hennes gamla maskiner mot två nya Volvo Penta. Seglen som polisen beslagtagit och magasinerat någonstans iland hade möglat och var fulla med råttål, så dem kunde vi inte använda. Sedan gällde det att hitta ett varv specialiserat på träfartyg vilket sannerligen inte var det lättaste, men till slut fann vi ett i Skagen, där vi efter en helt odramatisk resa lade upp henne i början av juni 1964.

Under kapten Wollters överinseende och skickliga ledarskap hade *Amphitrite* blivit omriggad till skonertskepp och var i mitten av september klar att ta ombord de första gästerna, för att under nya segel och kapten Wollters befäl, sätta kurs söderut. Resebyråfolk från Västindien hade varit ombord och godkänt henne för charterseglingar i Karibien över vintern. Framtiden var inte bara ljus, den var fullkomligt bländande. Vi hade bestämt avseglingsdatum från Sverige den 12 oktober. Så här såg vår inbjudan ut:

Ärade seglargäster!

S/Y Amphitrite är nu i det allra närmaste klar för långseglat. Arbetet har tagit lång tid men har istället blivit desto noggrannare utfört. Båten är fullständigt genomgången i alla detaljer. Skrovet av teak är klassat i Lloyds, vilket f.ö. är en sensation i båtkretsar. Även rigg och segel – helt nya – är klassade i Lloyds. Detta säger en del om fartygets kondition.

Representanter från Västindien har varit här och besiktigat och godkänt henne för charterseglingar med amerikanska turister i Karibiska havet över vintern. Därför hakar vi på det ursprungliga programmet från Las Palmas den 5:e nov. f.v.b. Antigua i Västindien.

Tidtabell och prislista.**Sverige – Kanarieöarna – Sverige**

Segelstart fr. Sverige omkring 12 okt. – Ank. till Las Palmas omkring 5 nov.

Hemflyg från Las Palmas 7 el. 14 nov. (enl. önskemål).

Anhalt göres i England, Brest, La Coruna, Lissabon och Casablanca.

Pris: Gästklass kr. 1 610:- Seglarklass kr. 1 280:-

Flygskatt kr. 23:- och uppehålle i Las Palmas ingår ej i priset

För den som önskar returreisa med *Amphitrite* i mars/april från Antigua gäller ovanstående priser med 30 % reduktion.

Segel- och flygstarterna sker valfritt från Stockholm, Göteborg eller Malmö.

Priserna är beräknade från Malmö. Flygtillägget Stockholm–Malmö eller Göteborg–Malmö gäller enligt broschyren. Anmälan bör göras snarast med insändande av anmälningsavgift till något av Hardings försäljningskontor.

Den som medföljer till Antigua och under resan visar sig besitta goda seglaregenskaper kan få betald ersättning på *Amphitrite* under hela seglingsperioden i västindiska farvatten.

Hjärtligt välkommen på seglingar till varmare vatten!

Med hälsning och högaktning

Bertil Harding

Anmälningarna strömmade in och ekonomin blomstrade. Snart skulle jag få känna hennes däcksplankor under mina fötter, höra den djupa orgeltonen i riggen när passaden spelar på spända vant och barduner medan delfinerna dansar i det brusande bogsvalet.

Av detta blev intet. Varvet gick plötsligt i konkurs och katastrofen var ett faktum. Vi fick betala tillbaka samtliga anmälningsavgifter. Där fanns ingen försäkring för sådana oförutsedda situationer och i och med detta gick Hardings resebyrå i konkurs. Den konkurs jag gick med på gällde ungefär 265 000 kronor.

Kanarieöarna i all ära, men jag accepterade aldrig klimatet som godtagbart. De rum som vette mot norr, där solen inte kom åt var vintertid kalla och råa och i det närmaste obeboeliga. En gammal fiskargubbe i Las Palmas sade en gång till mig: "Señor Harding, du ser kokospalmer på den här ön men du ser inga kokosnötter. Där kokospalmen inte bär frukt, där är det kalla nätter."

The Times 3 februari 1965

s/y AMPHITRITE for sale

Built in England for an aristocratic family. Threemasted barquentine, ca 540 m² of sail, 63 tons net, 38m. in length. Built completely of teak, copperplated and copperspiked. Fast sailing, 28 sleeping berths, luxurious fittings. thoroughly checked and rebuilt 1964-65 keeping her original English style.

Classed in the highest degree by Lloyds and carries the certificate of The Royal Swedish Navigation Institute with permission to carry Ocean passengers.

S/y Amphitrite is unique in her class and unsurpassed in Europe. Her tremendous high class and condition has become a sensation in the nautical circles of Scandinavia. The vessel is excellent for charter purposes or as a private yacht for a person with spirit and fine taste.

To be sold completely or partially.

S/y Amphitrite will reach England about Feb. 7 and will be moored in Brixham on her way to Las Palmas and the West Indies.

Further information can be obtained from Capt. B. Harding, Observatoriegatan 12, Stockholm, Sweden. Phone 30 07 20.

Redigering: Göran Sändare