

Reisebrev nr 3
Majuro

Tekst: Arild Solheim
Bilder: Bård Sæther og Arild Solheim

Treg start

Alt tar lengre tid, heter det. Det fikk vi også erfare. Det var ikke så fort gjort å få autopiloten i drift, som var det siste som manglet to dager etter planlagt avreise fra Honolulu. Autopiloten var rett og slett gåen. Det ble omgående bestilt ny fra Seattle, beste merke, "Top of the line". I utgangspunktet skulle det ta en dag. Det tok to, men så viste det seg at en del var feil, så ble det helg. Tirsdag hadde vi ennå ikke hørt fra leverandøren. Vi begynte å bli desperate. Her lå vi. Pengene bare raste ut. Vi tok rett og slett å kontaktet produsenten for å klage vår nød. Produsenten fant vi i Egersund. Det hjalp, men autopiloten hadde sannsynligvis kommet på plass uansett neste dag kl 12:00. To timer senere var vi underveis, ti dager etter planen.



Farvel, Waikiki

Kampen mot Murphys Lov

Det begynte allerede andre dagen da storseilskjøtet røk, det vil si beslaget på bommen gikk av. Det som kan gå galt, vil gå galt. Neste dag revnet genoaen. I dagene som fulgte kom katastrofene på løpende bånd.



*Desperat forsøk på å reparere genoa
Arild*

Hjelpemotoren skar seg, hovedmotoren ville ikke starte (den fikset vi). Det verste var da det hydrauliske styresystemet brøt sammen natta før vi skulle begynne å lete etter Schjetnans Øy. At hydraulisk styring ikke hører heime på en seilbåt, var noe vi visste på forhånd, men det var nå engang der, men at det var så sårbart, hadde vi ikke regnet med. Det var enden på stempelstanga i styresylinderen som brakk. Vi fikk laget en provisorisk reparasjon, men hvor solid den var, visste vi ikke. Vi måtte styre forsiktig og kunne derfor ikke bruke autopiloten.

Schjetnans Øy

Vi nærmet oss posisjonen vi skulle begynne å lete etter Schjetnans Øy. Vi var sterkt handikappet.

Forsiktighetsiltakene medførte manøvreringsproblemer, men hvis styre-sylindren sviktet på nytt, ville det bli atskillig verre. Å finne Schjetnans Øy kunne rett og slett føre til havari. Vi hadde ikke annet valg enn å styre klar, sette kursen for Majuro og håpe på at styring holdt. Ikke desto mindre har vi data som kan hjelpe oss videre. Siste ordet er ikke sagt om letingen etter Schjetnans Øy.



Vi verken kunne eller våget å følge kurslinja til målet

Underveis

Etter hvert som strømmen og styringssystemet begynte å svikte. Ble vi nødt til å styre manuelt hele tiden. Det var såpass anstrengende, spesielt om natten, så vi prioriterte korte vakter a to timer fremfor lengre økter med søvn. 20 timer gikk derfor med til å styre og til søvn i døgnet. De resterende 4 gikk til reparasjoner, matlagning og en sjelden gang kunne det bli tid til overs til lesing, meditering og speiding etter flygefisk.



*Forsiktig hånd på styringen
Bård*



Blekksprut på dekk

En morgen så jeg en hel stim som kom seilende i halvannen meters høyde. Like etter landet en liten blekksprut rett framfor vindskjermen. Den lå og tok noen armhevinger og pumpet med kroppen. Så bikket den over på siden og ble liggende. Jeg ropte på Bård for å få ham til å ta bilder av skapningen. Han kom opp på dekk med kameraet, men han brydde seg ikke så mye om den foran vindskjermen,

men bøyd seg ned ved siden av overbygget. Det viste seg at det lå ikke mindre enn 15 blekkspruter på dekket mot babord og mange av dem hadde sølt med blekket sitt over dekket.

Senere var jeg og skyllt vekk blekksprutene med ei bøtte. Da ble jeg vár to blågrønne fiskerygger som fulgte langs siden av båten. Dorado, tenkte jeg først, men de var for små. Hittil hadde vi ikke hatt tid til å prøve fiskelykken. Vi hadde også lite overskudd og tiltak til å ta oss av fangst, men vi måtte prøve. Jeg fant fram det første, men sikkert ikke det beste redskapet, en diger angel med et fargerikt blekksprutlignende anheng. Før den nådde vassflata hadde jeg fast fisk. Det var ingen dorado, men en gullmakrell(?). Kameraten hans fulgte oss i flere dager etterpå.



På vei mot målet

Etter at vi hadde passert Schjetnans Øy, hadde vi flere dager med fint vær, passe vind og ingen uhell av noe slag. Det kunne være slitsomt med nattevaktene når man satt å kjempet med øyelokkene, men det ble på en måte en vane, og om dagen kunne det faktisk være trivelig. Båten gynet og danset i bølgene, men det ble også en vane. De to første døgnene følte vi oss uvel, men etter hvert gjorde det oss ingen ting å arbeide under dekk. Da generatoren sviktet, kunne vi ikke lenger benytte det elektriske kokeapparatet, men vi hadde vært forutseende nok til å

anskaffe et enkelt propanapparat for campingbruk. Det monterte vi i cockpiten når vi skulle lage middagsmat. Det gikk fint. Vi måtte bare holde kasserollen og vende på den når båten tok for mye overhaling. Middagsmaten ble etter hvert dagens høydepunkt. Den besto som regel av corned beef eller spam kokt sammen med erter eller mais og eventuelt løk med vann og jevnet med potetmospulver. Av og til brukte vi også hurtigris og bønner.

Brødet ville ha vart helt fram hadde det ikke vært for at muggen gradvis tok over. Siste uka spiste vi kjeks.

Innspurten

Etter Schjetnans Øy priste vi oss lykkelig for hver dag som gikk og styringen hold, men siste døgn før vi var framme skjedde det vi hadde fryktet. Vi hadde



*Tross alt ved godt mot
Bård*

ikke lenger muligheten for å reparere, så vi måtte finne fram nødstyringen. En rorkult av et tykt stålrør montert direkte på rorstammen. Det var bare det at når man satt der nede i akterkabinen og styrte, hadde man ikke utsikt i det hele tatt. Så fremt det ikke var sol rett i mot, daggry eller skumring, kunne man lese kursen på displayet på autopiloten ved den ordinære styreposisjonen. I alle fall måtte vi være to på vakt.

Da det mørknet, så vi lysskinnet i skyene over Majuro. Det satte litt mer mot i oss. Men vi måtte redusere seil for ikke å komme for tidlig. Vi ville helst gå innløpet til lagunen i dagslys. Klokken seks om morgenen lå vi rett utenfor innløpet. Vi startet motoren for å gå inn. Men ett av problemene vi hadde underveis var at vaieren til betjening av koblingen hadde røket.

Det bar innover nesten rett imot morgensola. Bård satt bak og styrte men hadde ikke snøre på retningen. Jeg satt på styreposisjon og ga tegn etter hvert for hvilken vei han skulle styre. Det gikk i sikk-sakk. Heldigvis var løpet såpass bredt, men det blåste friskt, sjøen sto på og like i le var det stygge brått mot korallrevene. Det tok over en time før vi endelig kom i smulere vann, sola kom høyere på himmelen og kursen fra displayen på autopiloten kunne leses fra akterkabinen.

Ennå var det noen timer til vi var framme ved bebyggelsen der vi skulle ankre. I ett-tida nærmet vi oss målet. Men så kom neste problem. Hvordan skulle vi finne rette ankringsplassen mellom alle båtene som lå her og få til å styre på plass, legge ut anker, betjene koblingen og holde utkikk når vi bare var 2 ombord. Da dukket den reddende engelen opp i skikkelse av en mann i gummibåt. Det var Carey, en utvandrer fra Seattle som betjente yacht-servicen her på stedet. Han kunne tilby oss fortøyningsbøye for 3 dollar døgnet. Problemene var ikke over av den grunn. Vi maktet rett og slett ikke å manøvrere Havaiki bort til bøya i den friske vinden selv om sjøen var flat. Carey hentet Jens, en kollega av oss fra en annen båt. Ennå etter noe om og men, var vi fast. Endelig, 20. februar, kl 14:00, kunne vi slappe av etter 26 slitsomme døgn. Det gjensto bare innklarering. Etter en drosjetur rundt om i byen på toll- og immigrasjonskontoret var det også i boks. Kjøya neste.



*To slitne men fornøyde gutter etter ankomsten på
Majuro
Arild. Bård*

I skrivende stund har vi allerede vært et par dager på Majuro. Vi har det fint, men det er endel reparasjonsarbeid som gjenstår etter turen. Mer om dette og om oppholdet ellers her, følger i neste reisebrev.

Vennlig hilsen fra Bård og Arild