

Reisebrev 15

Sjarmøretappen: Tonga – New Zealand

Tekst: Arild Solheim

Bilder: Øystein Fostervold og Arild Solheim

Vi er kommet til en ny verden. Havaiki ligger vel fortøyd i Bayswater Marina ved Auckland sammen med ca 600 andre båter. Det er slett ikke den største marinaen i Auckland. Westhaven er tre ganger større. Når vi titter ut ser vi rett over fjorden til Auckland City og om kveldene lyser det i alle farger fra lysreklamene i byen. Her har vi alle bekvemmelighetene. På kaia er det strøm-kontakter og vann. Når vi går de vel 250 metrene innover flytekaia og kommer i land, har vi dusj, toaletter og vaskerom med vaskemaskiner. Vi har et oppholdsrom med TV og kaffe/te-automat og 5 pc'er hvor vi kan surfe så mye vi vil på Internett. Eneste minus er at vi enten må ta buss til Takapuna eller Devonport eller ferja til Byen for å finne en bar eller restaurant.



Auckland City "by night"

For fire uker siden var vi ennå på Tonga. Siste sjarmøretappen lå foran oss, Øystein, Nafi og jeg. Nafi, broren til Tema, stilte som frivillig, og for oss var det kjærkomment å få en ekstra å dele vaktene med. Det gjensto bare for ham å ordne visum.

Diesel-fylling

En av de viktige forberedelsene var å fylle diesel. For å være sikker burde vi ha i alle fall 1000 liter. Hvis vi måtte kjøre motor hele tiden, trengte vi såpass. Vi avtalte på bunkringsstasjonen at vi skulle komme i tolv-ett-tida på lørdag. De skulle stenge halv-to. Vi fikk hjelp av Nafi da vi skulle lette anker. Det gikk greit, men det var utrolig mye vekst av tang og sjødyr på kjettingen.



Havaiki ved bunkringskaia

Vi la til på bunkringskaia halv ett, men der var det stengt. Det var et telefonnummer vi kunne ringe. Det var til sjefen sjøl. Han kom omgående med bil da han fikk høre at vi skulle ha 1000 liter. Det var ikke hver dag han solgte så mye. Men dessverre de hadde bare 300 liter. Resten skulle vi få på mandag morgen. Men vann kunne vi få. Vi fylte vanntanken halvveis opp. De tok 10 senitis (30 øre) for literen, så vi var fornøyd med det. Ellers kunne vi ligge

ved bunkerskaia så lenge, og det var for så vidt behagelig, så kunne vi gå om bord å i land uten videre når vi ville, og så var det bare 50 meter til Waterfront. Nå skulle man tro det ble rensel av damer om bord, men det ble det ikke, selv ikke etter mørkets frembrudd. Jenten var redde for omdømmet og nattevakta på bensinstasjonen hadde forbindelser.

Mens vi lå her, passet det fint å få hjelp til å gjøre rein propellen. Vi var og snakket med en Filipiner som drev og dykket etter småfisk på revet for eksport sammen med andre. Han skulle ha 200 pa'anga, 600 kroner, for jobben. Det syntes jeg var altfor mye, men hvis de tok bunnen også, var det greit, sa jeg. For 500 skulle de ta hele bunnen, men det syntes jeg var for mye. Det kom tre filipinere, dro på seg vådrakt, og dykkerutstyr og slapp seg ned under båten. Av og til kom en opp med en stor klase med ubestemmelig masse som hadde grodd ut på bunnen. De gjorde hele bunnen, fikk 200 pa'anga og var fornøyd med det.

Mandag skulle tankbilen komme med mer diesel til stasjonen, men tida gikk. Ingenting skjedde. Det begynte å li på ettermiddagen. Betjenten visste ingen ting. Det eneste han kunne anbefale oss var å ringe sjefen. Vi gjorde så, og da begynte det endelig å skje noe. Sjefen ringte til tankbilsjåføren og vi fikk snart tilbakemelding om at han kom om en time. Snart dukket sjefen sjøl opp. Han beklaget sterkt at vi måtte vente så lenge. Som plaster på såret fikk vi fylt vanntanken vår opp og så inviterte han på lunsj i hans egen kafé, Cassiopeia. Det takket vi ja til selv om vi nettopp hadde vært på Cafe Reef og spist.

Mannskap

Nå gjensto det å få ordnet med visum for Nafi til New Zealand. Jeg hadde skrevet et brev der jeg garanterte for tilbakereisen hans. Men så viste det seg at det måtte betales 2000 pa'anga, 6000 kroner, i depositum. Det hadde ikke Nafi penger til. Selvfølgelig hadde det vært greit med en ekstra mann om bord, men den som var mest lei seg for det var Nafi selv. De spurte ikke meg heller om støtte. Det ville jeg heller ikke ha betalt. Selv om det var et depositum, ville vi nok ikke ha fått igjen pengene. Og som Nafi innrømmet etterpå, så hadde han til hensikt å bli i New Zealand.

Avreise

Vi hadde annonsert at vi skulle dra tirsdag 5. eventuelt onsdag 6. september. Det ble først torsdag. Vi sto tidlig opp. Regnet øste ned. Vi gjorde alt klart så det bare var å løsne den siste fortøyningen til land og dra opp ankeret. Vi satte oss ned under dekk og ventet på et lite opphold i regnbygene. Så hørte vi en bil som tutet inne på moloen og noen som ropte. Der inne sto Tema i silregnet med en bag i hånda. Vi dro oss inn i gummibåten. Hun ville si adjø og hadde med avskjedsgaver til oss. Det var nesten rørende. Et halssmykke og en trefigur til hver av oss. Det hadde nok kostet henne en del, og penger hadde hun ikke nok av. Vi tok farvel. Så gikk hun bortover moloen i striregnet. Vi så ikke hun snudde seg. Vi dro oss om bord igjen.

Straks etter sluttet det å regne. Vi startet opp, hentet inn akterfortøyningen og begynte å hive anker. På hekken om bord på den kinesiske fiskebåten Fu Yuan Yu



Nuku'alofa farvel

388, sto Nafi og vinket til oss. Da ankeret var på plass og vi snudde baugen mot havneinnløpet, ga vi han et langt ul i hornet. Så var oppholdet i Nuku'alofa over.

Kursen ble lagt inn mellom holmene i vest. Været hadde klarnet opp og sola skinte. Da vi rundet nordvestspissen, heiset vi seil. Vi tok likegodt inn rev i storseilet selv om vinden var moderat. Vi gjorde knapt 4 knop for bare seil. Utpå kvelden stilnet vinden av og vi startet motoren.



Første solnedgang underveis



Ata

Ata

Neste dag hadde vi lett bris fra syd. Ved å kjøre motor samtidig, klarte vi å utnytte vinddraget. I ellevetida fikk Øystein land i sikte 20 grader om babord. Det var Ata, den sydligste øya i Tonga. Så vidt vi visste var øya ubebodd, men hadde vært bebodd før og var full av frukttrær. Det hadde vært artig å vært i land der, men vi hadde ikke godt nok kart, og vi hadde det travelt med å komme videre, så det fikk være.

Vi kom nærmere Ata utover dagen. Det var noen høye klipper som stakk opp rundt øya som kunne ligne på seil.

Øystein mente det var sjørøvere og så fram til litt spenning i de ellers så langtekkelige vaktene, men det var nok gamle vulkankjerner som sto igjen som fallossymboler i sjøen rundt den høye klippeøya.

Motvind og dieselp problemer

Dagene gikk. I følge pilotkartene skulle vi ha hatt sydøstlig eller østlig vind, men enten var den for svak til å seile i, eller så var det motvind. Godt at vi kjøpte såpass mye diesel.

Hver morgen var jeg i motorrommet og kikket på nivået på tankene. Det var to dieseluttak fra tankene. Vi tok fra den øverste, men ettersom nivået krøp nedover måtte vi skifte til nederste. Da begynte problemene. Innimellom ruset motoren. Det var tegn på at det var kommet luft i dieselen og lufting måtte til.



Seilene drar og motoren går

Etter hvert fikk vi også tilstopping av dieselfilter. Heldigvis var det flere nye filter om bord. Vann i dieselen var også et problem.



Det var også positive hendelser ombord som da vi fant en flyvefisk på dekk.

det var vann eller diesel eller hva det var, klarte jeg ikke å bestemme. Skulle jeg sette inn det siste nye filteret? Jeg prøvde å starte igjen. Motoren gikk! Da får vi kjøre så lenge det varer, tenkte jeg. Og det varte. Vinden var stadig imot, så ennå ble det motorkjøring

Kompassproblemer

I løpet av turen kom vi stadig lenger sør. Vi åt oss nedover grad for grad. Det ble kaldere i luften, særlig om natta var det ikke fritt for at vi frøs. Vi kunne ikke gå i bare trusa slik som vi gjorde lengre nord, men måtte dra på både langbukser, skjorter og jakker. Jeg savnet stilongsen.

Jo nærmere vi kom New Zealand, begynte kompassene å oppførte seg merkelig. Årsaken var åpenbar. Kompassene var beregnet for nordlige breddegrader, og nå nærmet vi oss den magnetiske sydpolen hvor magnetfeltene skrår bratt og i motsatt retning av det kompassene er kalibrert for. Autopiloten virket bare på enkelte områder og ikke i den retningen vi skulle. Natt til tirsdag nyttet det overhodet ikke å styre etter kompasset. Heldigvis hadde vi sydkorset rett foran oss, ellers kunne vi ha styrt etter GPS'en, men stjernene var bedre.



Arild har dratt på seg fleesejakken han kjøpte på Tonga

Med hensyn til autopiloten var det bare et spørsmål om å kjøre kalibreringsprosedyren på nytt.

Opua

Tirsdag morgen da det lysnet, var det et deilig syn som møtte oss. Land, fjell, forevne klipper, skog, bakker og gressletter og etter hvert hus. Det var en vederkvegelse. Lengste etappen etter Majuro gikk endelig mot slutten.

Målet vårt var Opua hvor det var tollstasjon hvor vi kunne klarere inn. Det sto i guideboka at man skulle melde fra til tollen minst 12 timer før ankomst. Men kunne vi si ifra midt på natta? Kvelden før var vi ikke innenfor rekkevidde med VHF'en. Litt over åtte kalte jeg opp Opua Harbour Management som det sto i guideboka jeg skulle gjøre. Det var Russel Radio som svarte. De skulle si ifra til tollen. Ellers ble jeg forklart hvor jeg skulle dra. Det lå en båt der allerede og ventet på innklarerer sa operatøren.

Vi styrte innover Bay of Islands. Om styrbord fikk vi Waitangi, stedet der engelskmennene i sin tid gjorde avtale med maoriene, den såkalte Waitangi-traktaten. Om babord fikk vi etter hvert Russel, New Zealands eldste by og første hovedstad. Samtidig hadde vi en atskillig større by om styrbord, nemlig Paihia. Nå var det heller ikke så langt igjen til Opua. Det var ikke så vanskelig å finne marinaen heller, og på utsiden var tollkaia.



Endelig land, Bay of Islands



Paihia



Havaiki på bås i Opua Marina

Innklareringen gikk greit, men jeg har aldri sett så mye papir som her og så mye som måtte fylles ut. Her var det heller ikke snakk om å få gå i land før alt var i orden, men etter fire timer var alt greit. I mellomtiden hadde jeg kalt opp marinaen over VHF'en og fikk tilbud om plass på B26. Så da innklareringen var ferdig, var det bare å forhale. Endelig kunne vi gå i land.

Opua var ikke slik vi hadde forventet. Det var ikke noe by, ingen restauranter, ingen offentlige barer, kun en liten matvarebutikk, noen båtutstubsbutikker

og noen verksteder og så marinaen. Men her hadde vi alt vi trengte av komfort. Hvor skulle vi kjøpe oss middag? Vi spurte Marilyn, hun som passet kontoret på marinaen. Nærmeste restauranten var i "Byen" i Paihia som lå 5 km unna. Der var det til gjengjeld flere. Vi kunne få sitte på med henne når hun skulle heim. Kontoret stengte klokken 5 og da skulle hun dra. Dermed ble det både restaurantbesøk og tilgang til minibank.

Klubben

Neste dag da vi var innom kontoret, fikk vi vite at i kveld er det åpent på klubben, klokken fire for drikking og klokken seks for spising. Klubben, det var Opua Seiling Club, som var det eneste samlingspunktet på stedet. Selvfølgelig dro vi dit da kranene åpnet. Stedet var ikke så helt forskjellig fra en engelsk pub. Klientellet var stort sett folk i 50-årene, som oss. Det var tydelig at de fleste kjente hverandre. Vi følte oss litt utenforstående til å begynne med. Da matserveringen var godt i gang og de fleste hadde fått noe å spise, begynte det å skje noe. Det ble annonsert dart-konkurranse. Det var 2 \$ i startkontingent. Øystein meldte seg på tvert, og da kunne jeg like godt bli med jeg også. Vi måtte jo likevel bli her. Litt etter kom en mann rundt med en stor kjøttlump som han solgte nummer på til 1 \$ stykket. Det var 2 – 3 kg reint biffkjøtt. Hva i all verden skulle vi gjøre med alt kjøttet hvis vi vant. Jeg kjøpte likevel et nummer. Øystein slo til og kjøpte 10.

Vi ble sittende og prate litt med loddselgeren. Da han fikk vite at vi var fra Norge, kunne han fortelle at de hadde en nordmann som medlem i klubben. Han pleide å komme hit om onsdagene og spille dart. Noe minutter senere dukket han opp. Han ble snart gjort oppmerksom på at det var flere nordmenn i lokalet og snart hadde vi kontakt. Det var Walter Hagen, en relativt ung mann fra Kristiansand som hadde funnet seg ei dame herfra og slått seg ned. Nå arbeidet han i bedriften til familien til kona. De lager souvernirer og gjenstander i tre.



Walter på besøk ombord

Vi åpnet sterkt i Dart både Øystein og jeg, men så begynte det å gå nedover. Traff man utenfor skiva, og det hendte vi gjorde, så halvertes poengsummen vi hittil hadde oppnådd. Da tevlingen var over sto vi igjen med henholdsvis ett og to poeng. Vinneren fikk ei flaske vin. Men det var også ei flaske til i premie og den ble det trukket lodd om blant deltakerne. Og, tro det eller ei, Øystein slo til og vant.

Den nye golf-fantomet

Egentlig hadde vi tenkt å seile videre på onsdag, men etter at vi traff Walter, bestemte vi oss for å bli en dag til. Han kom og besøkte oss om bord neste morgen og inviterte oss til et bedriftsbesøk. De pleide å ha en runde på golfbanen, Walter, svogeren hans og en til av de ansatte, så han inviterte oss også til å bli med. Verken Øystein eller jeg hadde noe forhold til golf eller hadde vært med på den slags, men det kunne jo vært interessant å se hvordan det foregikk. Øystein ville gå et skritt lenger å bli med en runde.

Etter en sightseeing langs landeveien gjennom Paihia og Waitanga, kom vi til golfbanen til Waitangi Golf Club. Øystein fikk leid utstyr og kjøpt billett. Etter en kort instruks fra Walter, skulle Øystein slå sitt første slag. I god Tiger Woods-stil svingte han kølla og dro til ballen så



den.....trillet 40 cm bortetter. Han fikk en ny sjanse og denne gangen gikk det bedre. Første hullet gikk på 8 slag. Ellers, fra 8 til 11 slag per hull er da ikke noe å si på når det er absolutt første gangen.



Den nye Tiger Woods slår til igjen

Hvor ble det av ballen

Auckland neste

Tidlig torsdags morgen kastet vi loss for aller siste etappen til Auckland. Sola skinte fra klar himmel og fjorden lå som et speil da vi sto utover Bay of Islands. Da vi kom utpå, var det litt mer vind fra sydvest. Vi rullet ut genoanen og hadde fin hjelp fra seilet men bare så lenge motoren gikk. Uten hjelp fra propellen ville vi ikke ha klart å holde kursen og på den kursen gikk båten for autopilot, men vi måtte passe på, for av og til gikk kompasset ustabil og da dro den ut til siden med en gang.



Vi passerte Hen and Chicken Islands utpå natta og skulle svinge mer babord, men det ville ikke autopiloten være med på.

Det hadde skyet over, så vi kunne ikke lenger styre etter sydkorset. Hvis vi styrte etter GPS'en ville det bli litt vingling, så vi valgte i stedet å fortsette på kursen vi hadde. Vi måtte bare holde unna for Little Barrier Island noen timer senere.

*Vi møtte en litt større båt på vei ut.
Legg merke til de to personene midt under
bommen.*



Motukokako, Piercy Island utenfor Cape Brett.

F70. Som i Opua, sto det en og tok imot oss da vi la til. Etter et besøk på kontoret hos Anita, var vi installert.

Klargjøring

Straks etter ankomsten var Mike Ward om bord og hilste på oss. Han hadde flere på hånden som var interessert i båten og som ventet på anledning for å se på den. Men først måtte vi gjøre den litt mer presentabel. Vi avtalte at han skulle komme med de første interessentene på onsdag.

Søndag formiddag satte vi i gang. Sjøl



Operasjon reingjøring er i gang. Taket over cockpiten begynner å skifte farge

Da det lysnet av dag, kunne styre rett inn fjorden hvor Auckland var. Det ble tettere og tettere båttrafikk ettersom vi kom nærmere Byen, både av seilbåter og nyttetraffic. Her gjaldt det å bruke det man hadde lært av styringsregler.

Mike Ward, bruktbåtforhandleren og kontaktmannen vår hadde reservert plass til oss i Bayswater Marina. Vi visste ikke annet enn at det var på motsatt side av fjorden overfor Auckland. På kartet var det ikke mye å velge mellom. Det var bare en mulighet. Klokken tolv styrte vi inn i marinaen og fant raskt båsen vår,



Der dukket Auckland opp bak "North Head".

må jeg vel karakteriseres som en "slørveis" når det gjelder reinhold, så det var godt å ha med Øystein som virkelig hadde sans for det og visste hvordan det skulle gripes an, men det tok tid. Mandag var vi en tur i "Byen", det vil si Auckland, for å finne butikker med blant annet spesialremedier for å ta vekk rustflekker. Det var ikke så bein fram å finne det, men ved hjelp av telefonkatalogens gule sider og ellers litt kløkt, fant vi området hvor den slags butikker lå.

Ennå på onsdag hadde vi mye igjen å gjøre, men vi regnet med at Mike ville si ifra før han kom, så vi fikk rydde litt før de kom. Likevel, plutselig sto de der, Paul og Karen, men ikke Mike. Båten var kaos, men vi måtte bare la dem få komme om bord for å se.

Operasjon Diesel

Vi har allerede vært innom problemene med skitten diesel før vi kom til New Zealand. Vi kunne ikke selge båten med tankene i den tilstanden. Hvis den nye kjøperen fikk problemer, risikerte vi å bli saksøkt og få store erstatningskrav på nakken.



Dieselrenserteamet, Ken "Bubbles" Andersen og John Perham



Bubbles opererer dieselfilteret



Den ubestemmelige svarte væsken vi tidligere tappet fra vannutskilleren viste seg å være 10% dieselolje og resten???? Tusj????

Allerede i Opuia hadde vi fått nyss om en som het John Perham som drev med rensing av diesel og tanker. Mike anbefalte samme mannen. Mike tok kontakt med ham og torsdag dukket han opp og vi avtalte at han og medhjelperen skulle begynne på fredag morgen.

Problemet viste seg å være atskillig større en vi overhodet hadde kunnet tenkt oss. Det fantes ikke inspeksjonsluker på tanken, så det måtte først skjæres ut. De begynte å filtrere dieselolja gjennom et digert filter, men det gikk stadig tett. Til slutt pumpet de all diesel fra styrbordtanken over i babordtanken og spadde ut det som var igjen, og det var ikke småtterier. Plastbøtta de hadde det i, ble over halv av rustpartikler, sand og gudene vet hva. Dessuten tettet det igjen 37 store flak med filterpapir med svart belegg. Vanligvis brukte de maksimalt 7 filter på en tank. Styrbordtanken var heldigvis mye reinere. Men jobben som vanligvis tok 4 – 5 timer, tok dem her 4 dager. Det var ikke tvil om at vi representerte en uslåelig rekord på området. Vi hadde også fått en stygg mistanke om hvorfor de solgte oss båten på Hawaii med fulle tanker.

Epilog

I skrivende stund er det bare få dager til jeg går på flyet og reiser heim. Eventyret om Havaiki er over. I disse reisebrevene har dere fått overfladiske smakebiter. Jeg sitter nå med 11 fullskrevne dagbøker fra turen. Etter hvert skal det bli bok. Der vil jeg også få med alt som jeg ikke fikk plass for i reisebrevene. Ta en titt på diverse-sidene på nettstedet vårt.

Det er et naturlig spørsmål om turen ble slik vi hadde tenkt. Man kan ikke svare kort på det uten fare for å bli misforstått. Selvfølgelig ble det ikke akkurat slik man hadde tenkt seg. Det ser man fort når man sammenligner turen med planlagt reiserute.

Det var flere steder vi ikke rakk å besøke, men slikt må man bare regne med. Alt i alt må man si seg godt fornøyd. Vi har ennå ikke solgt båten, så vi vet ikke akkurat turen vil koste, men dyr blir den uansett. Til gjengjeld har vi minner for livet som man ikke ville vært foruten. Det sies at det er verre å angre på det man ikke har gjort enn det man har gjort. I dette tilfelle tror jeg trygt jeg kan si at jeg ikke angrer på noe.

Da er det bare å takke for oss og takke for interessen. Som sagt reiser jeg snart heimover. At jeg har tenkt å stoppe ei uke i Thailand blir et helt annet eventyr.

Med vennlig hilsen fra Havaiki og fra New Zealand



Mike skysser oss over til Byen