

Seilas til Lysekil – på lykke og fromme. En maskinists bekjennelse.

Av Erik Bache Steen

Som sjømann er man nysgjerrig, i hvert fall i yngre år, hva skjer i neste havn, hvilken last, blir det noen opplevelser, hvor går ferden videre? I 2004 fikk jeg en henvendelse fra rederiet om bidra til salg og forseiling av en velbrukt taubåt, ned til Lysekil.

Nysgjerrigheten ble pirret, litt opplevelse må man unne seg, det kunne jo være greit med litt avbrekk fra min faste båt. Jeg hadde arbeidet noen perioder om bord på nevnte salgsobjekt, men trengte litt oppjustering på detaljer.

Tok kontakt med skipperen som hadde tilsynet og avtalte en teknisk prøvetur i Oslofjorden. Vi foretok fullfart prøver, stopp test, alt fungerte som normalt, ingen lekkasjer eller annet som ga grunnlag til bekymring.

Som maskinist skal man «føre tilsyn med bunkersbeholdningen» (jfr lovverket), skipperen hadde peilet 2 stk sidetanker, disse inneholdt til sammen 1800 liter og dagtanken hadde 1100 liter, med beregnet forbruk og avstand, dette var plenty.

Rederiet så helst at «vi ikke bunkret»...

Den nye eieren og hans sønn kom om bord, før avgang, i flott septembersol seilte vi ut Oslofjorden, alt var fryd og gammen. Den nye eieren var/er kjent som en gnier (dog dyktig forretningsmann), han hadde proviantert med fire - 4 stk kanelbullar for sjøreisen til Lysekil.....Skipperen og jeg delte en bulle og var fornøyd med tilværelsen, lett match ned til Lysekil. Ved Færder går maskinalarmen, opphetet hjelpemotor, årsak: vannlekkasje i kjølevannsrør, fikk ordnet dette. Det ble i skipsråd (skipper/maskinist) bestemte å gå til «nødhavn» i Fredrikstad for natten, vi hadde brukt noen timer for å ordne reparasjonen. Dessuten ville ikke reserve hjelpemotoren starte!!! Årsak: flatt startbatteri (flaut), den medbrakte nyinnkjøpte batterilader viste seg å være defekt.

Svensken med kanelbullene var inte mycket nöjd.

Etter en god natts søvn og oppladet reserve hjelpemotor, fortsatte ferden nedover de Bohuslänske kyster. Så ramlet resten av kjølevannsrøret av, rett syd for Koster, fullstendig opptært, ingen deler å erstatte dette med, ikke en slangebit å skjøte inn. Reservehjelpemotoren startet, gikk i 20 min, kokte og stoppet.

Båten gikk greit uten strøm den, alle pumper var påhengt hovedmotor, styringen gikk over til manuell. Svensken som nå hadde gått løs på vår norske kneip, ingen flere bullar, var ikke i det lune hjørnet og hadde en del uttrykk som for meg var ukjent.

Så og så mange mil igjen, dette går greit. Skipperen navigerte med sin bærbare PC, dvs ved hjelp av et kartprogram, denne var avhengig av en jevn tilførsel av strøm, dvs lader. Papirkart hadde vi ikke med.

Etter 2 timer ville ikke nymotens navigasjonshjelpemiddel mer. Vi praiet en fisker, lånte et kart og kjørte videre. Så begynte hovedmotor å dette i turtall. Filter tett, pumpefeil?

Feilsøking i mørket i maskinrommet, med hodelykt. Så erfarte eller erindret jeg noe fra tidligere tid om bord, denne motoren får ikke diesel fra dagtanken (som er vanlig), den tar direkte fra sidetankene og pumper opp «overskuddet» til dagtanken.

Febrilsk peiling av sidetankene: ca 350 liter på hver, ingen mulighet for å slippe beholdningen på dagtanken ned til sidetankene. Pumpet over «all» diesel til den ene sidetanken og varskuet skipper og den fornøyde eier om tingenes tilstand.

Hans betraktninger om den norske maskiniststand lot jeg være å kommentere, svett, full av diesel og småforbanna selv. Lett match og lystseilas?

Ny nødhavn ble søkt i Fjällbacka, båten seg til kai, med en motor som utåndet, 100 meter fra kai.

Rørdeler ble bestilt, 10000 liter ren og god svensk diesel ble bestilt. Fikk lagt opp nytt kjølvannsrør og sjekket gjenstående + sikret oss med noen gummislanger og klemmer.

Tross noen protester fra mannen med kanelbullarna, vi innlosjerte oss på Stora Hotellet i Fjällbacka, spiste en bedre middag (svensken lå om bord..) og sov til neste morgen.

Den videre ferd mot Lysekil gikk problemfritt, vi ante til og med smil i venstre munnvik hos svensken, da han så kirken, som er et kjært landemerke i hans hjemby. Det kan selvfølgelig ha vært nervøse rykninger eller en lettelse over å slippe unna oss...

Etter hjemkomst, fikk jeg beskjed om å skrive en rapport til rederiet (såkalt RUH, rapport om uønsket hendelse). Den skal normalt skrives på dertil egnede formularer, jeg valgte i brev form og smørte godt på (til skipperens og min fordel..), den ble akseptert og humoristisk besvart.