



Vannposten

Utgave 11

Organ for Holmlia Båtforening

April 2000

Endelig, et nytt nr. av Vannposten.

Det er flere grunner til det. Først og fremst har det vært en periode med mye stress på den personlige fronten. Dernest har jeg hatt båten på slipp hele høsten, og så har det også vært en innkjøringsperiode for det nye styret. Innleggene har ikke akkurat fosset inn og det eneste som fyller opp postkassen, er all reklamen. Egentlig hadde redaktøren et svakt håp om at Petter skulle komme med en flott reisebeskrivelse under tittelen; "Atlantic Crossing", men det kommer kanskje senere? Derfor blir også dette nr. en beretning om redaktøren og hans utflukter med Holmen-grå i de nære farvann. Denne gangen kan vi nesten konkurrere med Kaptein Sabeltann og hans seilaser på Grashavet, men siden det kan være litt til ettertanke, så kommer historien litt lenger bak i dette nr.

Vi har heller ikke gitt opp drømmen om å få

etablert et fjordsenter ved Hvervenbukta og når dette skrives, har undertegnede, sammen med havnekapteinen, igjen hatt kontakt med politikere og administrasjon i bydelen med tanke på å få etablert en ny båt-havn i egen bydel. Norske Skog prøver seg igjen, med hjelp fra ordfører i Hurum, på å få forlenget dispensasjonen for drift av Ljans-bruket frem til årsskiftet 2005/2006, men bydelsutvalget går i mot dette. Så får vi håpe at bystyret ikke gir etter for trykket (og ønsket fra Miljøverndepartementet).

Fra loggboka, Holmen-grå:

Sommeren '99 var den sommeren jeg skulle ta igjen for fjoråret, med oppstykket ferie pga. Gardermoen. 5 uker sammenhengende ferie var planlagt, hvorav 3 uker båtferie og 2 uker med motorsykkel i Scotland og på Isle of Man. Den første ble kun til en ukestur, men de 2 ukene på

de britiske øyer ble flotte. Nå er det imidlertid den første uken og konsekvensene det skal handle om i dette bladet.

Ganske visst hadde jolla blitt stjålet en mnd. før, men vi regnet med å klare oss uten. Tilsynelatende var båten klar og far og sønn drar avgårde i fint vær og med godt humør. 1. stopp var som vanlig Steilene. Steilene er egentlig ikke mer enn et komma for de som først tar kvelden i Strömstad, men vi føler at vi er underveis og det er liksom bekræftelsen på at vi endelig er på båtferie når vi har kommet dit og ikke skal hjem på mange dager. Etter et par dager, er vi klar til å dra videre og kursen settes for Tønsberg. Været er fint, vinden er svak og alt er bare lekkert. Da vi kommer ut på Breiangen har det i midlertid frisknet til og et spørsmål til sønnen om vi skal stoppe i Horten, faller i god smak. Kursen legges om og etterhvert som vi kommer i le av Bastøy, legger bølgene seg noe og vinden er ikke så sjenerende.

På høyde med den russiske rustholken,

slår jeg av til rask tomgang og nå begynner marerittet: Motoren stopper og det er ikke råd å få den i gang igjen. Den slår noen slag, for så å dø igjen. Akkurat utenfor Horten blåser det selvsagt nesten like mye som ute på Breiangen og sjøen, som bygger seg opp fra Slagenstangen og nordover, går ganske krapp her. Vi begynner å drive nordover mot dypvannspiren med god fart. Kall over VHF'en på båter i området, har ingen effekt. Heller ikke veiving med armene. Noen står på land og ser på og vi kan se at mobiltelefonene er flittig i bruk ombord i båter som passerer nær ved.

Etter alle solemerker skulle det være plenty diesel på tanken, men for å gjøre et forsøk, blir Jerrykanna til dieselvarmeren i salongen, i hui og hast tatt løs og jeg setter sjøbein mens jeg prøver å få mest mulig i tanken og minst mulig på dekket. Jeg får kanskje på 7 liter og søler 3 før jeg forsøker å starte igjen, men neida. Samme nedslående resultat. Nå begynner vi å nærme oss pir og rullesteinene på en faretruende måte. Jeg kaller opp Tjøme radio, men det er ingen redningskryssere nær nok. 250 meter er etterhvert blitt til 50 og vi kommer nærmere minutt for minutt. Så kommer Tjøme radio tilbake; de har fått kontakt med en båt som er chartret av Naturvernforbundet og de skal komme oss til unnsetning. Men er de

nærme nok? Piren og rullesteinene er bare noen meter unna. "Skal vi hoppe på sjøen, pappa", spør sønnen. Men jeg sier at vi blir ombord så lenge vi kan.

Da kommer et genialt forslag fra sønnen på 8 år: "Forsøk å kast anker da vel, kanskje vi får feste for ankeret?" Ankeret er ikke sjaklet inn fordi jeg ikke hadde tenkt å bruke det. Kjetting og tau blir hentet bak styrhuset og sjaklet inn med en viss fart, så ut med anker og tau i en vase. Så griper Bruce-ankeret fatt og ankertauet står stramt, Holmengrå dreier opp i vinden og mesanbommen fungerer som fender mot piren.

Jeg får teitet inn litt mer på tauet og vi er reddet. Mesanbommen er 20cm unna piren nå og vi har 4 meter vann under kjølen. Skipperen tenner en sigarett og tørker svetten av panna med et ikke helt rent lommestørkle. Naturvernforbundets båt kommer også, men de er forsiktige med å gå for nær. Båten stikker ikke dypt, men er til gjengjeld vanskelig å håndtere uten motorkraft. Løsningen blir å få en sleper ombord med hjelp av en gummibåt. Endelig er trossa fast og jeg drar opp ankeret når trossa strammer seg. Vi er under slep og på vei inn til Horten Gjestehavn.

Vel inne i havna glir vi forbi Bastøyferga og fortøyer bak Naturvernfor-

bundets båt. Jeg byr på penger (og dram), men de skal ha pressekonferanse og takker pent nei. Selvfølgelig blir Holmengrå også fotografert av fremmøtte pressefolk. Så dukker jeg ned i motorrommet. Dieseltanken er 1/4-full, dvs. ca. 120 liter så det var ikke det. Vannutskiller og dieselfilter blir demontert. Vannutskilleren blir rensert og dieselfilteret blir tømt, så prøver vi igjen. Nei da, like dårlig resultat. Nå begynner batteriene å bli litt redusert og jeg forhaler forsiktig lenger innover slik at jeg kan få satt på landstrøm. Én og én blir trossene flyttet. Uten motor tas ingen sjanser.

Vi oppdager plutselig at ishuden er stygt skadet. Noen plater er borte, mens andre henger løse i vannlinja. Har vi allikevel vært borti noe? Vel, vel, vi får ta båten en tur på slipp for å sjekke. Den lekker i hvertfall ikke.

Gode råd er dyre, men foreløpig er skipperen tom for ideer så sønnen får en is og skipperen tar en øl. Fra tid til annen slår den automatiske lenserpumpen inn og lenser en blanding av vann og diesel. Det lukter ikke godt, men en dusj med Zalo hjelper. Vi går til fellesanlegget og dusjer, deretter lager jeg middag, Så tar vi kvelden.

Grytidlig blir jeg vekket av politiet som klager på at jeg forurenser gjestehavna med dieselutslipp. En seilbåt som lå ved siden av,

har også forsvunnet i løpet av natta. Det skjønner jeg lite av, hvilket jeg forteller politiet også. ”Det kan da ikke være mer enn et par liter som lakk ut når jeg rensset vannutskiller”, sier jeg. ”Par liter”, kommer det surt. ”Det ser mer ut som 20!” Så går politiet igjen og jeg dusjer med Zalo. Det hjelper lite, for nå skinner hele gjestehavna i alle regnbuens farger. Sønnen sover mens jeg dykker inn i maskinrommet. Der er det noe som sildrer og renner, men hvor?

Da ser jeg feilen; den nesten nye dieselslangen fra fødepumpa til dieselfilteret har røket nesten tvers av og diesel renner rett gjennom fra tanken, via fødepumpa og rett ned i bunnvannet. Han hadde nok rett i at det sikkert var 20 liter, kanskje mer. Jeg stenger krana til tanken og går en tur på dekk. Da dukker en man fra brannvesenet opp med en flaske Zalo. Han er utkommandert for å sprute Zalo på dieselen og forteller at havnevesenet er litt bekymret mht. skalldyrfestivalen som skal gå av stabelen dagen etter. På spørsmål, kan han imidlertid opplyse at det er en TESS-avdeling ved siden av brannvakta.

Vel, etter å ha informert sønnen, og med brannvesenet som barnevakt, legger jeg i vei mot TESS med den ødelagte slangen i en bærepose. Jeg kommer litt før de åpner og fremfører mit ærend. Forteller også at jeg

er sånn passelig populær både hos havnevesenet, politiet og brannvesenet. Mannen titter på slangen og bemerker at den ikke hadde blitt klemt riktig da den ble laget. Vel, den ødelagte slangen var laget hos TESS i Tønsberg året før, så det ender med at jeg får en ny slange gratis mot at han får beholde den gamle. Så labber jeg tilbake til båten. Slangen blir motert og nå starter motoren på første forsøk og går som en drøm.

Jeg lager frokost og så setter vi kursen hjemover før vi får mer problemer med skalldyrfestivaler og politi. Vel hjemme, har enda flere kobberplater falt av og bordgangene er vasket rene for tjære. Det ser ikke pent ut og jeg ringer til en slipp for å avtale tid for opptak. Deretter ringer jeg forsikringsselskapet for å melde skade på skrog og mesanmast etter sammenstøtet med piren.

Fortsettelsen på historien:

Midt i august blir Holmengrå slippstak og takst avtales, men når jeg kommer fra motorsykkelferie har takstmann vært der først 2 dager før. Han sier at de ikke vil dekke noe fordi; ”Båten var synkeferdig og masten var rått”. Vel, slippet setter i gang og etterhvert som jeg får av resten av ishuden, går det

klart fram at det har vært galvanisk tæring, kombinert med vannet som har ført til at ishuden løsnet mellom Steilene og Horten. Kombinasjon med syrefast beslag i baugen og ishud i kobber har ført til galvanisk tæring på selve huden. Det ser ille ut, men viser seg at det kun er det ytterste, 1 – 1,5 cm inn i veden som er skadet. Da kledningen er 2” bord, var det enda 3,5 cm. å gå på. ”Synkeferdig” er vel et lovlig sterkt uttrykk og jeg gjør en rekke henvendelser til forsikringsselskapet.

Enten det er fordi de etterhvert deler en del av mine synspunkter, eller fordi de begynner å bli lei av meg, så får jeg etterhvert dekket opptak, utsetting og slippleie. Skifting av 37,5 meter koster så det svir og litt erstatning kommer godt med.

Hva kan vi lære av dette?

Det kan sammenfattes i noen enkle stikkord:

- ? Sjekke alle slanger, koblinger og ledninger regelmessig. Selv om de er nesten nye, kan de ha blitt utsatt for slitasje, gnissing eller vibrasjoner som kan ha svekket dem.
- ? Vær oppmerksom på sinkanoder som tæres opp fort. Skjer dette, kan

det være aktuelt å montere fast jordplan eller se over installasjonene i båten sammen med en fagmann. Det har hendt at båter har mistet ror eller propeller fordi aksler er tæret opp.

- ? Har du trebåt, så sjekk veden rundt alle innfestinger som f.eks. propellaksel, ror eller beslag med gjennomgående bolter. Er veden rundt disse hvit og ser ut som batteripolene på bilen din når det kommer luft til, er det fare på ferde.
- ? Fortell båtvenner og bekjente at sikkerhet og muligheten for assistanse på sjøen er best tjent med at flere har VHF og bruker denne.

Bryggeplass sommeren

‘2000:

Sommersesongen starter 15. april og varer til 15. oktober. Som bilag til denne utgave av *Vannposten* finner du også bryggefordelingen samt vaktplan for sommeren. Merk deg hvilken dag du skal ha vakt og møt opp til vakten! Dersom du av en eller annen grunn ikke kan ta vakten, så se i badehuset. Der vil det normalt være en liste over *bakvakter* som du i nødsfall kan benytte.

Ved årets tildeling av bryggeplasser klarte vi å komme nesten i mål pga. at 1 plass ble innløst og 2 som ikke skal benyttes av eierne i sommer. Knut Syvertsen med ansiennitet fra 1986 fikk kjøpe den plassen han har hatt på fremleie. Forøvrig fikk vi plass 3 mindre båter i plasser som ikke skal benyttes av eiere i sommer.

Det betyr at vi for øyeblikket kun har én på venteliste. Den vedlagte bryggeplan er utarbeidet med stor kløkt og omhu og vi kan ikke skvise inn flere. Hvis beregningene stemmer, har vi 1,26m å gå på, og det på en bryggelengde på 75m. Dersom noen evt. skulle ønske å leie av Simensbråten båtforening, som vi deler brygge med, kan de kontakte havnekaptein som vil formidle dette videre.

Ny lensepumpe - for nødstilfeller!

Foran sommerens vakter, minner vi igjen om at vi nå har en 220V lensepumpe for nødbruk. Denne er plassert i vaktbua i et skap med glassdør. Hensikten er at det skal finnes en tilgjengelig Pumpe på brygga dersom noen får en lekkasje som båtens egen Pumpe kan klare eller at nattevakt eller andre blir klar over at det er en båt som står i fare for å

gå ned eller få store skader pga lekkasjer.

I såfall knuses glasset, pumpen plasseres i båten slik at nivåbryteren flyter fritt i vannet, legg lenselangen utover ripa og koble pumpe på et av strømuttakene på brygga. Når du ser at pumpe fungerer tilfredsstillende, kan du ringe etter båtieren eller til havnekaptein for aktuell båtforening.

NB: Husk at pumpe bør skylles med ferskvann etter bruk og at den ikke er ment som en praktisk måte å lense båten på dersom det ikke er fare på ferde.

*Vannposten
Informasjonsorgan for Holmlia
Båtforening.*

*Ansvarlig utgiver:
Styret i Holmlia Båtforening.*

*Redaktør og layout:
Jan Süger Larsen*

*Adresse:
Ravnkroken 64d
1254 Oslo*

*Redaksjonell linje:
Vannposten er ment som styrets infokanal til medlemmene i Holmlia Båtforening, både de som ligger ved foreningens brygge og de som ikke har båt for øyeblikket.
Vannposten er også åpen for meningsytringer fra alle medlemmer. Redaksjonen vil kontakte bidragsytere dersom innleggene eventuelt må forkortes av hensyn til plassen.*

Vannposten utkommer ved behov.