

ABBADABA

- Knut Holth-Larsen og Stian Reksten -

Etter å ha hatt Colin Archeren "Lista" i nesten 20 år, var tiden med trebåt med gaffelrigg forbi. Det ble etterhvert vanskeligere å få med konene på lengre turer. Vi solgte båten (med blandede følelser) til en ire som seilte den rett til Irland i oktober 2007.

Når man først har hatt en Colin Archer, kan man ikke bytte til hva som helst. Den første vinteren lånte vi en moderne plastseiler (first 40,7) men fant fort ut at båten ikke hadde sjel.

Vi hadde ved et par anledninger sett på en Hans Christian 43 og funnet ut at dette var det nærmeste vi kunne komme en seilskøyte, hvis vi skulle ha plastbåt. Det var bare 2 eller 3 slike båter i Norge og den ene som var til salgs gikk til noen andre.

Vi begynte å se på annonser fra utlandet.

Våren 2008 var dollaren bare så vidt over 5 kr og det var dårlige tider i USA og vi fant de mest interessante tilbudene der. Vi leste annonser, studerte kart og sendte mail og i mars 2008 reiste vi på en 10 dagers tur til østkysten for å se på 3 forskjellige båter som var til salgs.

En i Annapolis rett øst for Washington DC, en i Mystic rett nord for New York og den tredje i North East Harbour i Main, nesten på grensen til Canada.



Vel hjemme i Norge fant vi ut at båten i Annapolis var den mest

interessante. Den videre prosess var noe uvant i forhold til kjøp og salg av båt i Norge. Først aksepterte selger vårt bud. Deretter betalte vi 10%.

Så avholdt vi en survey. Denne var meget grundig og tok 2 dager og ble til en 20 siders rapport. Basert på funn i rapporten prutet vi prisen ytterligere \$5000. Nå hadde vi kjøpt oss ny båt, og da var det "bare" importen til Norge som gjensto.

Vi gjorde mange undersøkelser med rederier og meglere for å få fraktet båten hjem – men dette ville koste i størrelsesorden kr 200.000.-.



Historien om en medlemsbåt i Norsk motorskøyteklubb "MIDTSIDEBÅTEN"

Forberedelsene for hjemseilas startet derfor nokså tidlig. Om selve import reglene fra land utenfor Europa, kan man skrive en hel bok. Vi er ikke ferdige med alle formalitetene ennå.

Høsten 2008 var vi tilbake i Annapolis flere ganger for å seile og prøve ut båten og finne ut hva vi burde og måtte gjøre før hjemreise. Vi byttet motor og alle stag i riggen.

Etter et par turer over til Annapolis i løpet av høsten/vinteren dro vi tilbake i april 2009 for å mobilisere for hjemseilas.

8. mai 2009 satte vi kursen sydover Chesapeake Bay med 5 manns besetning: Stian og 2 av hans barn og 2 venner av oss fra gamle dager. Motoren stoppet 2. dagen pga tette diesel-filtre. Vi burde nok ha rensset tankene før vi la utpå... Vi kom oss til land i Little creek, Virginia hvor vi fikk tømt og vasket tankene og kjøpt en anseelig mengde reservefiltre.

12. mai bar det i vei mot Bermuda. En strekning på ca 600 mil eller 5 døgn. Man merker klart når man krysser Golfstrømmen. Både på vann-farge og temperatur, bølger og vind.

På Bermuda ble vi i 6 dager før vi satte kursen mot Acorene. Etter 2 dager i sjøen røk styrewiren. Autopiloten virket ikke, men heldigvis var vi utstyrt med en kort rorkult til å sette rett på rorstammen. Det ble håndstyring i 13 døgn til vi kom til Horta.

Her ble vi i 7 dager, fikk reparert seil og laget ny styrewire. 3 av crewet reiste hjem og 3 nye kom om bord, deriblant Knuts sønn.. De første dagene var det vindstille og blank sjø. Da kan man se alt dyrelivet. Masse hval og store skilpadder og selvfølgelig delfiner. Vi brukte 10 døgn til Kinsale i syd Irland. Detter er en seilerby og havnen var helt full av båter.

En mast raget over de andre og den var av tre! Der lå vår gamle båt Lista.

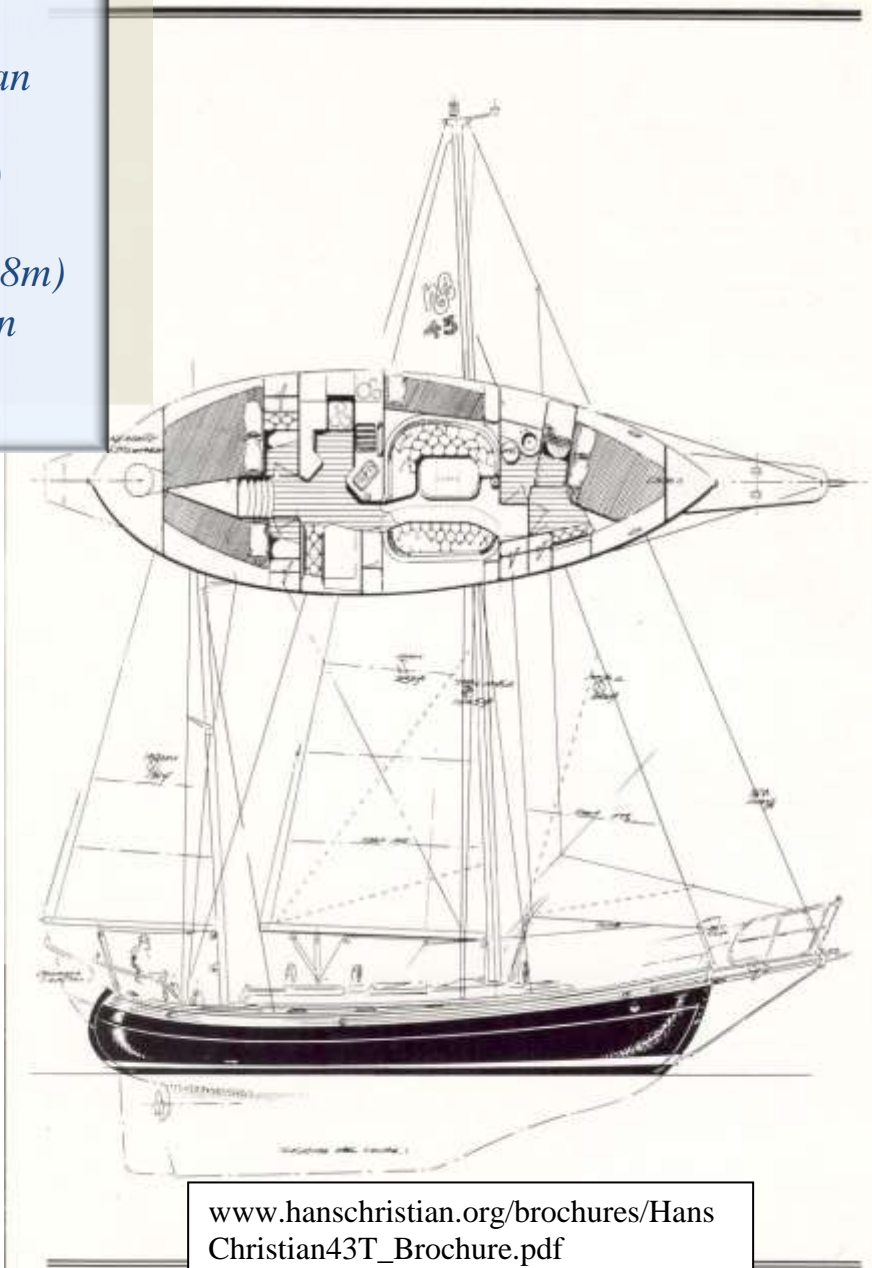


BÅTNAVN: Abbadaba
BÅTTYPE: Hans Christian
43 fot Traditional Ketch
LENGDE: 42 fot (12,8m)
BREDDE: 13 fot (4,0m)
DYPTGÅENDE: 6 fot (1,8m)
DEPLASEMENT: 20 tonn
MOTOR: Yanmar 75 hk

I Irland byttet vi også crew og Knut og Stians kone, Bente kom om bord. Fra nå seilte vi bare dagsturer selv om mange av dem var lange. Vi seilte opp Irskesjøen, som er nesten tom for skips og båt-trafikk og over til Scotland. Her gikk vi gjennom Crinnan Canal (fordi den er så pen) og Caledonian Canal. Caledonian er forøvrig bygget før Gøta Kanal og av samme mann. Fra utløpet av Caledonian Canal brukte vi 2 ½ døgn over til Ryvingen fyr utenfor Mandal. Hele turen hjem til Bestumkilen hadde tatt 2 ½ måned.

Hvorfor Hans Christian 43 Traditional Ketch?
Båten er langkjølt, veier 20 ton og minner mye om en tradisjonell skøyte. Det er en påkostet båt med masse treverk som var i god stand, selv etter nesten 30 år. Fordel med 2 master er at seilene er mindre og lettere å håndtere for gamle gubber. (Dessuten ser det pent ut).

Båten er bygget i Taiwan etter en Robert H Perry design og det er bygget over 1000 stk av denne 43 foter, de fleste med én mast.



www.hanschristian.org/brochures/HansChristian43T_Brochure.pdf

