



Om å

▼ **FALLE:** Eivind Breiby faller her i havet. I tillegg har han falt på plass som RX IIs vedlikeholdsansvarlig.



falle på plass

Det kan være en utfordring for fire forskjellige mennesker å finne sin rolle og å falle på plass i en trang båt på langtur. Om bord i RX II har alle fått sine oppgaver – mer eller mindre frivillig.

TEKST: Elise Dale Narum
FOTO: RX II-mannskapet

Båten er så liten til å være et hjem for fire personer. Gjernerne med gjester. Den er ikke mindre enn mange båter, men mange båter brukes som bil. Eller solstol. Leketøy. I ytterste fall hytte. Noen, som denne, er veldig langt på vei et permanent hjem for fire personer av ulik bakgrunn. Med ulikt lynne. Ulike interesser. Ulike vaner. Ikke ulikt andre mennesker, men som er hastig samlet i all sin plasskrevnet på båtens små kvadratmetre med liten mentalforberedelsestid. Tvuget inn i samspill i et bitte lite puslespill.

Hver brikke er et menneske. Med alle dets eksistensialiteter. Det blir roller av slikt. Ubevisst og bevisst påtar man seg en plass om bord. Faller på plass. For ikke å trække oppå hverandre. For å unngå å snuble i hverandre. Og for å gi hverandre rom. Rom til å drive med det man er trygg på. Ting man kan. Men ikke alltid ting man liker. Kanskje ting man blir lei. Sliten av. Oppgavene fordeles ujevnt i kompetansens og iverens navn. Det er tidkrevende å bygge jevn arbeidsfordeling.

Vi nærmer oss sakte. Forover, ikke bakover. I verden og i samspill. Vi deler gjerne med dere. Slik faller vi sakte på plass som havseilere. Sammen og alene.



SAMLET: Ingeborg Vreim, Eivind Breiby, Joachim Amland og Elise Dale Narum begynner å falle på plass om bord i RX II.



SKIPPER: Joachim Amland er skipper på RX II og opplever at mannskapet hans går fra nybegynnere til havseilere.

Skipper med erfarent mannskap og tett båt!

Joachim Amland er den med mest seilerfaring og dermed skipper om bord. Men lærerkurven er bratt.

TEKST: Joachim Amland

Vi lå værfast i England. Regnet dunndret ned i Dartmouth, en liten havneby på sørkysten. Rett utenfor havnebyen blåste det kjetting. Helt vanlig på denne tiden av året. Mye regn og mye vind.

Alle vi møtte lurte litt på hvorfor vi ville krysse Biskayabukta på denne tiden, og hvorfor vi gadd å være i England om høsten. Hvorfor dro dere ikke tidligere som alle andre?

Vel, planen vår var å være ute litt tidligere, men på langtur med RX II kan ting ofte ta litt lenger tid en planlagt. Og som skipper har jeg møtt nok av skeptikere som mener ting burde vært mer på stell før man reiser. De samme mener vel det ikke er så lurt å ta med tre uerfarene seilere på havseilas, særlig når jeg ikke har så mye erfaring som havseiler selv. Jeg puttet min lit til min erfaring fra seiling i drittivær på Vestlandet, bøker jeg har lest, alt av sikkerhetsutstyr om bord og fine værmeldinger og satte avsted over den beryktede bukta.

Jeg har lest nok om Biskaya til å behandle den med respekt. Vi hadde en værmelding som sa det skul-

le bli mye vind med oss hele veien, så vi la ut med 12 m/sek i hekken. Jeg visste at vi hadde litt dårlig tid fordi det skulle komme inn et lavtrykk rundt Capo Finisterre det fjerde døgnet etter vi la ut. Med vind rett imot. Hvis vi ikke kom inn før det, kunne det bli en tøff siste del av bukten. Men ting gikk fullstendig etter planen. Vi kom oss over på tre og et halvt døgn med en snittfart på 7–8 knop. Lettet over en smørseilas og godt plantet i Spania følte jeg meg litt mer erfaren som skipper. På tross av litt uvær her og der og litt småproblemer med teknisk utstyr hadde vi kommet et godt stykke. Vi var endelig på langtur!

Å være skipper på RX II med et nybegynnermannskap har vært litt ansvarstyngende, men også lærerikt. Når man legger ut og vet det blir dårlig vær, kan det være tyngende å føle at ansvaret ligger på en selv, særlig når man ikke har hatt tid til å gi noe særlig seilopp-læring av mannskapet før vi la ut. Reving av seil, seilskift, seiltrim, generell seiling – alt må læres underveis. Trygghet til å stole på båten må også læres.

Det er faktisk litt uforståelig at en seilbåt ikke velter når man ligger paddeflat på havet for en som ikke har vært på sjøen. Når første legg består av kryss i kuling i Nordsjøen, blir jeg stolt av de tøffe, uerfarne seilerne som i hvert fall prøvde å stole på meg da jeg

påsto at båten vår ikke kom til å velte. Men som noen sikkert fikk med seg, måtte vi snu i Nordsjøen og prøve på nytt. Denne gangen også i kuling, men på slør. Vi lå helt flate flere ganger og gjorde 11 knop med full genua og revet storseil. Min ferskhet som skipper, været og tidspresset, var alle faktorer som ga en litt mer brutal innføring i seiling enn gjennomsnittet for nybegynner-havseilere.

I tillegg burde jeg som skipper hatt litt større innsikt i båten før vi la ut. Vi la ut på en jordomseiling i en båt vi hadde seilt 200 nautiske mil med. Alle detaljer var ukjent, mens hovedtingene var kjente. Folk var litt skeptiske, men jeg var full av tro. Hvor mye mekking kan det være?

Jeg måtte bite de ordene i meg da vi lå i Kristiansand med en båt «halvfull» av vann, en haug med ødelagt elektrisk utstyr og en skrantende generator. Etter den bommerten hadde vi flere hasteting på listen – øverst av alt – å tette båten.

Nå har jeg et mannskap som har vært med på mye vær som legger til båten selv i havn, trimmer seilene, skifter seil nesten som regattamannskap og ikke minst er trygge på båten. Og bekymringsløsheten min har begynt å få mer tid... Ikke minst kan jeg betrygge skeptikere ved å si jeg har et erfarent mannskap og en tett båt!



Med ansvar for pistolen



DYKKER: Elise Dale Narum har dykket inn i RX IIs indre for å finne alle lekkasjer om bord.

Elise Dale Narum tok ansvar og ble RX IIs tetningsdronning. I redsel for å bli kastet på havet...

TEKST:
Elise Dale
Narum

Jeg stiller med en plastand. En oppblåsbar mann og to hengekøyer. Økonomisk utdannelse med et minimum av faktisk fagkompetanse. Masse luer og en glad, rød pute med hvite prikker.

Jeg sier ikke at det ikke er viktige bidrag. Men jeg skal heller ikke utelukke at dersom det blir trangt om den mentale plassen om bord, midt i et område der frem og tilbake er like store horisont-tomme

havflater, er det nok en liten mulighet for at matros **Dale Narum** må svømme hjem igjen.

Derfor har jeg jobbet med å opparbeide meg en følelse av å være uunnværlig. Av å dekke et eksistensielt behov om bord i RX II. For å hindre overbordkastelse. Det er ikke bare lett. Alle fremtredende arbeidsoppgaver og tydelige roller er opptatt. Ikke nødvendigvis fordi vedkommende frivillig har påtatt seg oppgaven. Ofte bare fordi det har falt seg sånn. Kompetansestyrt, litt urettferdig arbeidsfordeling.

Dermed fokuserer jeg på å være et ikke-problem. Ikke usynlig, men ikke veldig plagsom. Bli selvhjulpent seiler og flinkere til å putte

rotet i system. Mer energisk håndtanger og våken standby-vakt. Diplomat og problemløser. Av og til går det. Av og til kommer jeg til kort. Feilsøking i uønskede situasjoner setter meg ikke sjeldnere i søkelyset enn resten av mannskapet. Men ikke oftere heller.

Men jeg har fått ansvar. Ved siden av det takknemlige ansvaret for båtens penn og bildeforevigelser, har jeg fått et voksent ansvar. For pistolen. **Sikaflex**-pistolen. Jeg er blitt tetningsdronning. Sikkert fordi jeg en gang har prestert å uttale at jeg synes en **Zalo**-dypet finger mot Sikaflex føles godt i underarmen. Kiler litt inni albuene. Eller kanskje bare fordi jobben stod ledig.

Men jeg er blitt intet mindre enn en røver på tetningsfronten. Sjøsykefravær har plassert meg som lekkasjeetterforsker inne i skott ved krenkning og bølgedans. Finne tøysete gjennomføringer og tenke som vann. Aggressivt forandre RX II fra hullstol til Sikaskrog.

Men jeg vet ikke, jeg, når båten blir tett. Og det må den jo snart bli. Den har drevet Sikaflex som en drikkfeldig. Da kanskje jeg tilfeldigvis får bommen i hodet og detter over bord med sement rundt føttene hvis stemningen råtner.

Skipperen prøvde å berolige meg med at alle båter trenger en som kan stå på dekk og spille bongotromme, klappe begeistret i hen-



Har verdens beste arbeidsomgivelser

Ingeborg Vreim er et ordensmenneske. Det motsatte av alle de andre om bord. Hun tok feiebrettet i egne hender.

TEKST:
Ingeborg
Vreim

Min rolle som skipslege har jeg heldigvis ikke fått praktisert ennå, men forsørgerrollen har vært litt mer fremtredende. Som et ekstremt ordensmenneske, har jeg hatt mye å jobbe med. Prøver så godt jeg kan å jekke ned på behovene mine for ryddighet og renslighet. I en 36 fots båt skal det ikke så mye til, og bor man i tillegg i denne båten med tre ekstremt rotete hoder, kan det være vanskelig å temme vaske- og ryddenykkene.

Bortsett fra at de tre andre er mindre ordensmennesker, klarer de fint å forsørge seg selv ellers. Derfor er min forsørgerrolle blitt snevret inn til noe man kanskje

egentlig kaller hushjelp. Men jeg klager ikke! Har fullt og helt tatt rollen på eget initiativ, det kommer ganske naturlig. Er det noe jeg kan, så er det å vaske og rydde. Saken er at mens andre kan la oppvasken stå og godgjøre seg en dag eller to før man begynner å vurdere å ta den, begynner det å rykke i oppvaskmuskelen noen minutter etter at måltidet er over hos meg. Etter en halvtimes tid står den i nispenn, på vippen til krampe.

Nei, det er mange utfordringer når man har støv på hjernen og bor om bord i RX II. På et så lite areale, der fire mennesker lever oppå hverandre med så lite slingeringsmann på ekstra plass, skal det svært lite til før det ser ut som en **Fretex**-kontainer i mai.

De første fire ukene var det nesten umulig å holde orden uansett hvor mye man ryddet. Da føltes det som å bo i et verksted. Mekking dagen lang ga ikke mye mulighet for brettekanter og rene dørkplater. Men jeg tror det var en bra tid for meg, en liten avvenningsperiode for grønnsåpelukt og skinnende benkflater. I tillegg ble føttene mine herdet med et ekstra hud-

lag med et lett gruset underlag (dørken).

Jeg har merket litt til det igjen nå, etter at vi er kommet lengre sørover. Sol, sommer og masse deilig sand har sneket seg seg inn i båten. Jeg ble litt småstresst de første dagene, litt kaldsvette i pannen og et litt for oppvarmet sopebrett ble det, men jeg har nå bestemt meg for å føle at sand er fantastisk. Vi er heldige da! Veldig heldige! Tenk å reise jorden rundt i et lett bevegelig hjem med nye, deilige sandstrender rett utenfor rekka, hver dag om man vil.

I de tyngste stundene trøster jeg meg selv med at sanden heldigvis bare blir mer og mer finkornet så snart merkes den ikke lenger. Når den største bekymringen jeg har, er at oppvasken fra middagen i går kveld fortsatt står uvasket i byssa, samtidig som jeg sitter på dekk med en deilig sydhav-frokost i soloppgangen, vet jeg at det ikke er synd på meg.

Jeg storkoser meg i RX II og med rollen min som den heldigste hushjelpen i verden. Jeg har jo helt fantastiske arbeidsomgivelser. ■

▲ **RYDDER:** Ingeborg Vreim påstår selv hun har «støv på hjernen» og arbeider kontinuerlig for at RX II skal være en trivelig båt å bo i.

dene og være glad. Jeg stolte ikke helt på ham. Og tok en råsjanse.

Er nå kjæreste med skipperen og klammer meg på båten med en hånd på rekka og en fot innenfor skipperens sluse (slyttapper les: dør). Overbordkastelse krever dessuten at det blir trangt om bord. Mentalt trangere enn det er nå. Det er overraskende romslig om bord. Mer sosialt enn fysisk. Vi er behagelig nære og behagelig fjerne. Vi trenger hverandre og tvinger igjennom alenetid. Liker hverandre. Aller oftest, ikke hele tiden naturligvis. Men vi begynner å kjenne hverandre. Kjenne grensene. Særhetene. Menneskelighetene. Og kunnskapen om at samhold er eksistensielt og samarbeidskrevende, gjør oss romsligere, rausere. Det er krevende. Lærerikt. Givende.

Jeg har aldri bodd trangere med større suksess og avslappet behag. Og jeg har gledelig kjent at jeg og seileren i meg, trives i hverandres selskap, at havet gir trygg magefølelse og blå horisont gir tanke-tid. Og at vær er spennende, skyer vakre, havlys fantastisk og savnet etter fjellene og menneskene er kjærlighetsfremmende. ■

Følg RX II på SEILmagasinet.no!

RX II har sin egen underside på www.seilmagasinet.no. Mannskapet oppdaterer siden daglig med tekst, bilder og video via satellittkommunikasjon. I tillegg kan du se hvor RX II til en hver tid befinner seg i kartet.

Følg RX II daglig på nettet!

TIDLIGERE ARTIKLER

2007/5: DE UTVALGTE.

2007/7: SØKENDE ILLUSJONISTER

2007/8: FORBEREDELSE.

Som abonnent kan du laste dem ned gratis på www.seilmagasinet.no.



Eivind Breiby har fagbrev i metallvareproduksjon. Slikt blir man vedlikeholdsansvarlig av. Men oppgaven tynger og den var nok større enn han hadde trodd.

▲ **VEDLIKEHOLDSANSVARLIG:** Eivind Breiby er vedlikeholdsansvarlig om bord. Med det ansvaret mener han det er viktig å lære bort det han lærer om RX IIs installasjoner.

– Vi må bli flinkere til å dele det vi lærer

Da vi søkte om å få låne båten, fordelte vi oppgavene ganske lettfattelig mellom oss da vi skrev søknaden. **Joachim** hadde seilt før og ble skipper, **Ingeborg** studerer medisin og er et ordensmenneske og ble derfor skipslege og forsørger, **Elise** er glad i å ta bilder og å skrive og ble av den grunn loggen vår, mens jeg med fagbrev i metallvareproduksjon ble mekaniker.

Egentlig var det en ganske lite gjennomtenkt og udiskutert inndeling, men likevel noe som har vist seg å bli gjeldende i stor grad. For med denne rolleinndelingen delte vi mer eller mindre ubevisst inn ansvarsområder med tilhørende arbeidsoppgaver. Ertertiden har vist at noen områder består av litt mer arbeid enn hva man kanskje skulle tro.

For min del føles mekanikertittelen til tider snever. Feilsøking på elektrisk utstyr, nedlegging av rør og reparasjon av luker og dører faller utenfor min definisjon av meka-

nikerbegrepet. Legger man til elektriker, rørlegger og snekker nærmer man seg ansvarsområdene. Dette har gjort vedlikeholdsansvarlig til en mer treffende tittel, ettersom tittler er viktig på sjøen. For med tittler følger ansvar.

Jeg må innrømme at jeg har sovet dårlig innimellom, tynget av ansvaret for at alt utstyret vi har gjort oss mer eller mindre avhengige av, fungerer som det skal. En AIS-radar som ikke fungerer når tåken kommer sigende idet vi krysser trafikksonene i **Den engelske kanal** nattetid, er noe som kan skape usikkerhet om bord, og det med rette. Jeg har derfor følt at det har vært viktig å sette seg inn i hvordan alt utstyret fungerer slik at skulle noe svikte, vet man hvor man skal begynne å lete etter årsaken og hvordan man eventuelt skal fikse det. Det er imidlertid blitt puttet en god del utstyr om bord, og det å sette seg inn i og forstå hvordan alt fungerer, er ikke gjort i en håndvending. Manualpermene våre inneholder mange hundre sider med skisser, vedlikeholdsplaner og tekniske data.

Noen mener imidlertid at manualer er oppskrytt, og det har jeg merket på kroppen da ikke alt av utstyr om bord er blitt montert etter anvisning. Heldigvis fikk jeg installert en god del av utstyret selv og vet om eventuelle snarveier som er blitt tatt for å få ting til å passe i en 30 år gammel båt.

HVILEPUTE. Å bli vekket på frivakt utenfor **Portugal-kysten** fordi noen ikke skjønner AIS-radaren, er litt skremmende ettersom den er blitt brukt helt siden vi reiste fra **Norge**. Forklaring kan nok ligge i at jeg har tatt på meg ansvaret for såpass mye av det tekniske at de andre ikke har sett det som viktig å vite hvordan ting fungerer så lenge jeg ikke detter over bord. Dette øker ansvarsfølelsen, men bekrefter også behovet for å viderefremde mer av den kunnskapen jeg har rukket å opparbeide meg om alle tekniske ting i denne båten.

Vi lærer noe nytt hver dag, og vi må kanskje bli flinkere til å dele det vi lærer. ■



Disse bidrar til Prosjekt RX

