

# 100 timer i Fjord

Ove Ødegård Nilsen fra Åfjord i Trøndelag har alltid vært fasinert av båter. I fjor var han en av de første som bestilte den nye Fjord 40 Open. To måneder forsinket fikk han båten i sitt liv, og kjørte båten tøffere på de første 100 timene enn mange gjør med sin båt gjennom et helt liv. Vi ga ham oppdraget med å fortelle Båtlivs lesere om sine erfaringer.

TEKST OG FOTO: OVE ØDEGÅRD NILSEN



**O**m det var 40-årsdagen, god gammel-dags fasinasjon for båt og sjø, samt at jeg likte konseptet Fjord 40 Open som gjorde at jeg tente på ideen, er ikke godt å si. Kanskje var det en kombinasjon av alt. Jeg visste da jeg så de første skissene av båten at denne måtte jeg se. Etter å ha lett på nettet bestemte jeg meg for å besøke båtmessene i Göteborg og i Oslo før jeg bestemte meg. Det måtte bli en Fjord 40 Open!

Jeg har alltid likt de enkle linjer og det minimalistiske uttrykk, både på hus, bil og båt. I tillegg ville jeg ha en åpen båt med mulighet for vind og vann i håret, men likevel stor nok til å overnatte i, og som i tillegg kunne gå lange strekk. På den måten kan

**DRØM I OPPFYLLELSE:** Ove Ødegård Nilsen fikk oppleve sin Fjord 40 på godt og vondt.





man vel si at dette er en forvokst skjærgårdsjeep, noe som passer meg bra. Jeg ville ha en båt og ikke en campingvogn på sjøen.

### Tro og håp ikke det samme

Jeg håpet og trodde at jeg skulle ha båten tidlig i mai, men som de fleste prototyper og utvikling av nye modeller så tar ting mye lengre tid enn først antatt. Enden på visen var at hvis jeg skulle få båten til ferien i overgangen juni / juli, så måtte jeg dra ned til i Tyskland for å hente den selv. Med på lasset til Berlin var min datter Tonje på 14, som var spent på hva denne ferien skulle bringe. Etter to timer på motorveien, med en sjåfør som mente 200 km/t var en grei fart, kom vi til den lille koselige studentbyen Greifswald, og Hanse-verftet i det gamle Øst-Tyskland. Her har Hanse-verftet sammen med Fjordboats satt seg det mål å revolusjonere vårt konservative syn på hvordan en båt skal se ut. Hanse produserer cirka 800 seilbåter i året, og selv om motorbåter ikke var deres nisjemarked, så forsto jeg fort at båt – det kunne de. Spørsmålet som meldte seg var om det å produsere

seilbåter automatisk kvalifiserte til produksjon av motorbåter?

Båten var ikke ferdig da vi kom ned, og ved første besøk i produksjonshallen så trodde jeg at det ikke vil bli noe båt de første ukene. Det er imidlertid utrolig hvor mye som kan gjøres på kort tid når 20 hender jobber på samme båt og med samme mål; At den masete nordmannen endelig skulle få sin båt og sette kursen nordover mot forhåpentlig sol og sommer. I ettertid så var det en hyggelig opplevelse å se stedet der båten ble produsert. Uten sammenligning for øvrig så er det nesten som å få være med på en fødsel. Det var mange nysgjerrige, og blant de skuelystne var også noen fra Sverige som hadde kjøpt seg ny seilbåt. De syntes det var en flott båt, men at jeg kom til å stå veldig åpent til. Jeg lurte da på om han på sin seilbåt ville stå mer dekket til? Dette har vel noe med forventninger å gjøre.

Dagen for sjøsetning kom, og etter en del klargjøring og testkjøring, var vi etter hvert klar for å kaste loss. Greifswald ligger 4 kilometer inn i landet og en flott kanal brakte







oss omsider ut i åpen sjø. Det var en viss spenning knyttet til en ny båt i nytt farvann, men det ble fort glemt i 23 grader og sol. Vi hadde imidlertid tatt våre forhåndsregler. VHF, redningsflåte, tørrdrakter og nødpeilesender var om bord «in case of an emergency». Kjekt å ha, men noe vi aldri håper å få bruk for.

Første etappe var strake vegen nord, med siktepunkt mellom Danmark og Sverige. flatt hav og sommer og en båt som oppførte seg eksemplarisk på sjøen. Litt variasjon av turtall ble lagt inn, men likevel en grei marsjfart fra 25-33 knop gjorde at vi passerte København på babord side allerede etter to og en halv time. Vi fant en idyllisk havn rett sør for Helsingborg og sov veldig godt vår første natt om bord.

### Så møtte vi den norske sommeren

Dagen etter ble vi møtt av den norske sommeren å la 2007. Regn, vind og 14 grader. Fikk meldinger fra vårt endelige mål, Trøndelag, at der ventet 27 varmegrader og sol, så da tenkte vi at en dag eller to med litt fuktighet ikke gjorde noe. På vei videre nord mot Göteborg fikk vi testet båten i litt røff sjø for første gang. 2-3 meter bølger, men marsjet likevel greit i 20 knop. Lå veldig godt i sjøen, men når man tyner fart i forhold til vær maksimalt, så fikk vi noe sjøsprøyt over båten med visse mellomrom. Vi ankom Marstrand og Vestre Götaland på ettermiddagen og en fjord full av seilbåter som deltok i Match Cup Sweden. Selv om havna var full av små og store båter fikk vi legge til hos Bryggan i Vest AB,

som er Fjordboats svenske forhandler, og de samme som hjalp oss med klargjøring i Tyskland. Dagen etter overvar vi seilingen en stund før vi tok turen videre til idylliske Smögen. Vi glir inn i havnen, og som i alle havner vi kommer inn til, fikk vi masse oppmerksomhet. Det spesielle designet vekket interesse, og oppmerksomheten ble ikke mindre da Tonje på 14 la til kai, mens han far var degradert til matros som får fortøye. Joystick og Volvo IPS-system fungerer helt fantastisk og gjør det enkelt å legge til, selv i de trangeste havner. Dessverre regnet det om mulig enda mer, mens meldingene fra nord lød: «blir det varmere nå, så flytter vi sørøver».

Vi våknet opp til lettere vær og fylte akkurat nok diesel til å komme oss til Norge. Dieselprisen varierte under turen fra 12 kr. på det dyreste og gradvis billigere dess lengre nord vi kom. 6.20 var årets billigste. På sånne lange turer er det meste gøy helt til man skal fylle diesel. Vi fikk håpe at dieselprisen i Norge ikke kom på svensk nivå. Etter lunsj i Breivik endte turen hos venner i Blindleia, og vi takket ikke nei da vi ble tilbudt en seng etter 3 netter i båt. Ikke det at vi hadde noe å klage på, men en seng som ikke gynger kan også være ok. Regnet var tilbake.

### Blues og Bergen

Kristiansand og handelens dag parallelt med Quart-festivalen gjorde at vi møtte en full havn og en enda fullere by. Vi ble der liggende side om side med «Moods of Norway»'s rosa fiskebåt, som fungerte som bosted for musikere på turne. Godvær fra morgenen og regn igjen da vi på ettermiddagen satt kursen mot Flekkefjord og besøk hos venner der. Egentlig veldig greit med venner som bor eller har hytter langs norskekysten. På vei dit møtte vi Kongeskipet med følge, i det vi passerte Lindesnes. 70-årsdagsfeiring med kake ombord der hadde vel ikke vært å forakte, men ikke hadde vi tid og ikke fikk vi noen invitasjon heller. To late dager i Flekkefjord med ny lettmatros på mønstret. Remi på 16 ville gjerne delta på siste etappe til Trøndelag og den fine sommeren. På vei til Bergen lettet det mer og mer, jo lengre nord vi kom, og et stopp i Skånevik og bluesfestival unnet vi oss i knallvær. Vi ankom båtens hjemhavn Bergen badet i sol, og denne gang var det vi som fikk besøk av venner om bord. Helt greit det, da de hadde med seg det som trengs av vått og tørt. En liten cruisetur for våre venner ble innvilget før vi igjen satte kurs, denne gang var kveldens mål Florø. Må nok innrømme at det ble vel lange forflytninger av og til, men det skyldes det faktum at turen startet i Tyskland og ikke i Bergen. Da var det greit med TV og en



NY: En ny Fjord løftes på vannet på vannet, og skal klargjøres for en meget lang tur hjem.



BERØMT "BOM": Broen i Greifswald er et berømt passeringspunkt for båtfolket i Nord-Tyskland.





**HALTEN FYR:** Nesten hjemme for Åfjordingen Ove Ødegård Nilsen. Et berømt fyr for alle som ferdes på norskekysten.

sesong med «Grey's Anatomy» i kabinen for mannskap på frivakt. Vi var tross alt heldige, med tanke på at vi hadde relativt lite vind det meste av ferien. Dette muliggjorde en grei snittfart og behagelig reise.

Etter en fin sommerkveld og natt i Florø, var vi atter innhentet av regnvær, men da vi skuet mot nord og satte kursen dit, så var himmelen lettere. Fylte diesel i Kristiansund, og fikk tid til en gourmetlunsj om bord i båten ved Tautra med familie og venner i solskinn. Vi ankom Åfjord og Trøndelag samtidig med værskiftet. Etter 14 dager med sydentemperaturer droppet temperaturen 10 grader over natta, og den trønderske sommeren var blitt lik resten av sommeren i sør. Vi var vel ikke helt heldig med timingen der, kan man si.

### Endelig hjem til Trøndelag

Etter en drøy uke i sjøen etter en relativt lang tilbakelagt distanse, tror jeg deler av mannskapet syntes det hadde vært nok båt for noen dager. Vi henga oss derfor til fastlandslivets gleder, med grilling, fiske, kajakkpadling og bading. Da sommeren forlot oss var det greit at bading kunne skje med tørrdrakt på. Etter noen dager fristet igjen båtlivets gleder. Båten ble fylt med 11 forventningsfulle passasjerer, og storfiskball

på Halten fiskevær var målet og sommeren var tilbake for en stakket stund. Fascinerende å sette kursen rett vest i åpent hav og etter en time skimte en loddrett strek i horisonten som gradvis vokste seg større for så å ende opp som en svær fyrlykt.

Etter en kjapp omvisning på fiskeværrets eget museum så smakte maten fortreffelig og anbefales på det sterkeste. De fleste som har vært om bord skryter av hvordan båten oppfører seg på sjøen. Ingen risting i småsjø som de er vant til, samt at det er komfortabelt å sitte på selv i 40 knop.

Alt har en ende, også ferien 2007. På vei tilbake til Bergen stoppet vi på båtmessen i Ålesund og nok en festival. Denne gang musikk og fotballfestival i Florø. Utrolig mange festivaler i Norge om sommeren. Knallvær i Ålesund og drittvær i Florø. Av og til er det veldig kort mellom himmel og .....

### Så kom problemene

Siste dag av ferien og kanskje en av de mest innholdsrike. På en negativ måte dessverre.

Våknet til regn og kuling og valgte selv sagt å gå så mye av turen innaskjærs som mulig.

” Motorhavari og tre uker til kai var ikke det jeg håpet på.

I Sognefjorden kom sjøen relativt rett inn fra vest og vi danset oss ut i 3-4 meters høye bølger. Båten oppførte seg bra, men det var da vi fikk oppleve at båtlivet ikke alltid er uproblematisk. Vi fikk en feilmelding på babord motor. Slo av den motoren med én gang og leste av feilmeldingen at jeg burde sjekke motoren. Det var ikke så greit i kuling og urolig sjø, så vi valgte å gå på én motor til vi hadde passert fjorden og kommet i roligere farvann. Sjekket olje og vann, som viste seg å være normalt. Feilmeldingen forsvant ikke, og motoren ville ikke starte. Vi gikk da

på én motor til Bergen, men på grunn av turtallsperre ville ikke motoren tillate mer enn 8 knops fart. Med tanke på at maksfart er 40 knop og at vi marsjerer greit i 34 knop, så ble dette en lang tur hjem. Da vi endelig kom inn i båthavnen kom det plutselig mer klart for oss at IPS'ens fortreffelighet var borte med bare en motor i drift. Nesten umulig å finmanøvrere, men etter en stund lå vi trygt fortøyd og sengen var god å finne, fem timer etter skjema.

Alle båtinteresserte har vel fått med seg







TUNGE SKYER: Men båten glir flott over fjorden.

Volvo Pentas urolige motorsommer, og jeg må dessverre si at jeg er en del av den historien. Motorhavari og tre uker til kai var ikke det jeg håpet på i en ellers kort båt-sesong, men ting tar tid i fellesferien, særlig når de må hente ny motor i Tyskland. Da motoren kom, gjorde Bjordal og Madsen en kjempejobb for å få båten på vannet så fort det lot seg gjøre, og med motor på plass og smilet tilbake satte vi kursen for Sildajazzen i Haugesund.

Resten av sommeren skulle tibringes i skjærgården ved Bergen. Bading i godvær eller fisking når været ikke tillot å ligge å slange seg i solen. Champagnetur eller båten full av fiskeslo. Båten egner seg like godt til begge deler og selv om mange lurte på hva man bruker en sånn båt til, så er vel svaret enkelt. Stort sett det samme som andre bruker båter til; ut og nyte båtlivets gleder.

### Heftig sommervær

Som alle nye båter, er det alltid noe som må fikses, og i enighet med Fjordboats fant vi ut at det kunne gjøres bedre i Oslo hos dem. Da jeg skulle tilbringe litt tid i Oslo kunne det være greit å tyne den siste rest ut av sommeren der. På tur fra vest til øst hadde jeg en natt i Stavanger og en i Flekkefjord. Fint vær og bare idyll. Siste etappe fra Flekkefjord til Oslo ble desto mer heftig. Lett bris hadde i løpet av natten forandret seg til sørvestlig kuling, og på vei ut i åpen sjø ble jeg møtt av voldsom sjø. Jeg følte at hele Skagerrak hadde bestemt seg for å fylle opp Flekkefjord på en gang.

På grunn av at det er grunt rundt Lista bestemte jeg meg likevel for å komme godt ut for å se om bølgene ville roe seg på dypere vann. Båten fikk rista seg godt, men med kurs rett mot bølgene tok den sjøen veldig bra. Ble likevel litt hektisk da skap på dekk ute åpnet seg og to skuffer falt ut. I prosessen med å redde skuffer la båten seg på siden og jeg følte vel et øyeblikk at jeg balanserte på en flytende kork.

Som antatt roet bølgene seg, og med vinden i hekken ble det etter hvert en fornøylig reise østover. Det å finne den riktige farten i forhold til dønninger og bølger er gøy, og båten rir på bølgene og skjærer fantastisk flott gjennom sjøen. Med en fart på 25 knop treffer man ikke alltid bølgen riktig, men som regel delte båten bølgene i to, og sjøsprøyten la seg fint til side. Første gang den gikk litt dypere inn i bølgene var jeg ikke helt forberedt på den grønne veggen som reiste seg.

Det meste gikk greit over båten, men med jakken delvis åpen merker man 200 liter som renner nedover hode og rygg. Med jakken igjen og stadig mindre vind ankom jeg Færder fyr i rute med tanke på å rekke siste fly til Bergen den kvelden.

### Så røyk motor nummer to

Men hvor lenge var Adam i paradiset? Med Moss på styrbord side og 35 knop gikk alarmen på styrbord motor. Jeg håpet i det lengste at det bare var en elektronisk feil,

men skjønte fort da jeg sjekket motor at resten av turen nok kom til å gå i åtte knop, ved hjelp av én motor. Motorrommet var fullt av frostvæske, og det var nok en frostplugg som hadde gått. Volvo Penta sto ikke så høyt i kurs der og da. Som dere skjønner ble det ikke siste fly hjem den kvelden.

Kristian og Morten på Fjordboats ble ganske så forvilet over at motor nummer to hadde havarert, og jeg tror ikke det var få telefonsamtaler om emnet påfølgende

” Jeg følte at hele Skagerrak hadde bestemt seg for å fylle opp Flekkefjord på en gang.

mandag. Takket være dem tror jeg at ventetiden for å få nye motorer ble gjort så korte som mulig.

Jeg har også forstått det slik at de nye motorene er av en annen produksjonslinje enn de motorene som har hatt problemer. Ser man bort fra dette så har jo motorer og IPS-systemet fungert veldig bra, og jeg håper for Volvo sin del at de har funnet ut av problemet.

Siste tur med båten denne sesongen ble gjort helgen to uker senere, med ny motor som fungerte som den skulle. Flott vær med båtmesse og hyttetur i Oslofjorden gjorde at båtsesongen 2007 fikk en fortjent avslutning.

For dem som vil ha en annerledes båt vil jeg sterkt anbefale en prøvetur med Fjord 40 Open, og vil du ha campingvogn er jo Fjord 40 Cruiser et godt alternativ.

PS! Ved å skrive min historie har jeg nå sikkert tjent så mye at jeg kan fylle en halv tank diesel ;)