



GEVIS-fondens Salénare berättar

Hur vi bärgade en havererad segelbåt i Stilla Havet – eller "Otack är världens lön!"

Den här historien skildrar förloppen av en räddningsaktion utförd av m/s San Bruno med besättning i Stilla havet mellan Hawaii och USA i början på april 1977. Jag var vid händelsen mönstrad som 1:e maskinist ombord. Eftersom jag inte är nautiker kan jag inte ge exakta positioner och händelsen är berättad ur ett åskådarperspektiv.



Nödsignaler från segelbåt

Vi, San Bruno, var på väg från Yokohama mot Acajutla i El Salvador med bilar. Någonstans öster om Hawaii kom ett radiomeddelande att ett flygplan på resa över Stilla Havet uppfattat nödsignaler från en segelbåt i nöd. Vädret på vår resa hade stundtals varit hårt, men det förbättrades, och det var fortfarande ganska grovt dyning. Eftersom vi tydligen var närmast beordrades vi att deviera för att undsätta haveristen.

Efter ett antal timmar siktades segelbåten som låg tungt i sjön med nedtagna segel och som rullade kraftigt. Rutorna var trasiga så båten var troligtvis delvis vattenfylld. Två vindpinade personer observerades i sittbrunnen.

Eftersom segelbåten var redlös fick vi manövrera så att den kom långskepps och i lä. De två personerna togs ombord, och den ene presenterade de båda som "I am the captain, and this is my crew".

Rädda segelbåten eller inte?

En kort diskussion uppstod om segelbåten skulle räddas eller lämnas åt sitt öde. Beslut togs att det skulle göras ett försök. Den stora frågan var om vi hade krankapacitet nog för att lyfta båten, som var byggd i trä och såg stabil och tung ut.



Kapten Göran Skantze

Bärgningsstyrkan bestod av kapten *Göran Skanze* på bryggan, överstyrman *Rolf Lenell* och båsen *Bertil Olsson*, även kallad Kalle Släng på däck, plus ett antal matroser som jag inte kommer ihåg namnen på.

Det bestämdes att båten skulle lyftas upp på däck och landas vid sidan av 2:a luckan alldeles för om midskeppsbygget.

Ett par matroser skickades ombord på segelbåten, och en upp i kranen på masthuset för om 2:a luckan, för att rigga till ett par sling för att lyfta i. Ingen riskfri manöver med tanke på båtarnas rörelse.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Båsen tar befälet!

När allt var riggat och klart blev det oklarheter i befälsföringen. Goda råd och kommandon haglade mellan brygga och däck och skapade tveksamhet om vad som skulle göras. Till sist tröttnade båsen och skrek **”NU HÅLLER NI KÄFTEN, VI GÖR SOM JAG SÄGER”**. Tyst blev det och båsen tog över kommandot.

Nu gällde det att hitta rätt tidpunkt för lyftet. Det gällde att hiva, svänga in över däck och fira med högsta fart under samma rullningsperiod så att segelbåten inte blev hängande som en pendel över däck.

Tillfället kom, båsen gav klartecken att hiva och upp kom segelbåten, svängdes in över däck och landades med ett brak på avsedd plats. Tyvärr bröts masten av då den träffade masthuset, och några bord knäcktes nog också men i stort var det en lyckad manöver.

Resan mot Acajutla återupptogs, ”the Captain and his crew” inkvarterades och segelbåten undersöktes närmare. Det visade sig att den enda proviant som fanns ombord var en halv låda apelsiner. Det kom också fram att målet för seglatsen hade varit San Francisco. Det är nog högst tveksamt om de hade nått dit även om vädret hade varit fördelaktigt.

När vi kom fram till Acajutla stod FBI och väntade och tog hand om de båda juvelerna för vidare transport till USA. Man undrar vad som föranledde FBIs inblandning.

Enligt uppgift blev Salénrederierna senare stämnda för att ha skadat båten under bärgningen. Som talesättet säger: *O tack är världens lön!*



Lars Danielsson – sent 70-tal