

Historien om en medlemsbåt i Norsk motorskøyteklubb

"MIDTSIDEBÅTEN"

"CAMILLA"

-av Thomas Bjønness-

Camilla er en gammel bruksbåt, bygget på Vestlandet som Va-båt / gavla-båt, og ble brukt i garnfiske. Nøyaktig hvem som bygget båten, og hvor, samt den øvrige historien frem til '80 tallet har jeg ikke vært i stand til å oppdrive. Etter litt detektivarbeide har jeg og klart å grave frem noen få ledd bakover i eierkjeden.



Tidlig på '80-tallet ble båten fraktet fra Vestlandet til Moelven ved Gjøvik, hvor det ble satt i gang en stor restaureringsjobb av to ansatte ved Moelven. Det gikk ikke mer enn et par vintre før de to oppgav arbeidet. De hadde da rukket å bygge ferdig dagens overbygg, samt innrede båten som turbåt. Garnrullen på hekken, den opprinnelige ruffen samt motor og gir var da fjernet. På slutten av '80-tallet fikk Terje Pedersen fra Gjøvik kjøpt båten billig. Den lå da fortsatt på land ved Moelven, hvor den hadde ligget og tørket inn i 5 år. Den fremstod på dette tidspunkt ikke akkurat som noe smykke, og han brukte flere år på å sette den i stand. Foruten å skrape ned hele båten, da skroget var hvitmalt, klasket Terje om hele båten, fikk byttet flere bordganger, laget nytt akterspeil i eik, forsterket spant og restaurert båten generelt. Det ble også byttet motor. Dessverre vet jeg ikke hva som originalt satt der, men det ble montert inn en Volvo Penta MD21B med et VP MS3B reduksjonsgir. Båten ble døpt "Hoppedora" - av Gjøvik. For de som er bevandret i svensk barnelitteratur drar de kanskje kjensel på navnet, som stammer fra sjørøverskuta til Pippi Langstrømpes pappa. I flere år ble båten benyttet til koseturer på Mjøsa, før Terje og hans kone Britt Solheim i juni 2000 fikk fraktet båten til Hovedøya i Oslofjorden, og registrerte båten i Småbåtregisteret med reg.nr. EAD 464. Britt og Terje pleide å seile rundt med sine to dags hunder som hadde hver sin redningsvest. Det er ikke vanskelig å tenke seg at Hoppedora av Gjøvik, en ombygget Va-båt fra 1939 med to voksne og to dager med redningsvest, samt unger, venner og annet folkefær ombord fikk mye oppmerksomhet hvor enn den kom. De siste årene Britt og Terje eide båten fikk de den fraktet tilbake til Gjøvik og brukte båten på Mjøsa. Terje Pedersen døde brått i 2006, og Britt solgte da båten til brødrene Elde fra Toten for kr 30.000,- På høsten 2008 kjøpte Mie og jeg båten. Den lå da i skogen på Østre Toten, så etter å ha funnet annonse på Finn.no, stappet jeg Lotte (da 3 mnd'er) og Mie inn i bilen, og så for vi av sted.



Båten bar preg av manglende vedlikehold de seneste årene. Motoren hadde en ukjent feil med kjølingen, og kunne kun kjøres på tomgang. Det klinkbyggede skroget var blitt tettet med sikaflex mellom bordgangene, og lenge før båten kunne nærme seg vannet forstod jeg at det måtte en del jobb til for å få skuta tett. Brdr. Elde svarte elegant at "på en stor trebåt som dette må man regne med å trenge to lensepumper. Jeg hadde en gang en mindre båt og der trengte jeg kun én..." Når man tenker seg om finnes det kanskje ikke så mange ekte båtfolk på østre Toten... Ette litt forhandling og gjentatte besøk til Toten ble båten vår, og vi fikk fraktet skuta til Oslo på lastebil. Vi fikk vinteropplag på land på Maritim båtforening i Oslo, hvor vi også var så heldige å få leie plass sommeren '09. Første jomfrutur ble utført av undertegnede, natten etter båtutsett '09.

Med om bord var Espen Waldem, som også har båt på brygga. Jeg husker vi tenkte at det ville være for dumt å ikke prøvekjøre båten nå som den først var kommet på vannet. Vel vitende om at motoren kun kunne kjøres på laveste turtall, dersom den ikke skulle gå seg varm, la vi av sted i nattemørket og navigerte etter fyrlykter, med kartplotter på mobiltelefonen som backup. Turen var kjempefin der vi tøffet av gårde i 2 ½ knop, sittende på styrhustaket med én fot på roret, men vi oppdaget plutselig at båten lå litt vel dypt i vannet. Det viste seg å være nivåbryteren til lensepumpen som hadde hengt seg opp, men etter litt lirking startet pumpen opp og tømte båten kjapt. Kort tid etter ankom vi Middagsbukta og ankret opp like ved båten til Knut og Lisbeth Waldem, som vi tilfeldigvis så når vi kom frem. Etter noen få timers søvn stod skipperen opp, startet motoren, dro inn ankeret og satte kursen tilbake mot Maritim. Vi skulle jo på dugnad. Espen sov videre i lugaren. Ergrelsen og ikke minst ydmykelsen var stor da vi så vidt nådde sørsiden av Ostøya før vi gikk tom for diesel. "Å nei", tenkte jeg "det er ikke akkurat godt sjømannskap å ikke engang peile diesel før du legger fra kai Thomas..." Etter kort tid fikk vi kjøpt 10 ltr diesel av en forbigående seilbåt, og jeg gikk i gang med å lufte motoren for første gang.



Men motoren startet ikke. Faktisk klarte ikke startmotoren å dra motoren rundt i det hele tatt. Vi hørte innslaget fra bendiksen, og så ikke noe... Var det lite strøm kanskje...? Da vi peilet olje fikk vi en grå overraskelse, men kunne ikke forstå hvordan det var kommet vann i motoren dagen før. Peilepinneåpningen hadde tross alt aldri vært under vann... Og hvorfor stoppet motoren så brått...? Det skulle senere vise seg at årsaken til grå olje var verre enn jeg trodde.

Tidligere eier hadde mislyktes i å overhale toppen, slik at det var over én millimeter ujevnhet i toppen, med dertil hørende kjølevannsløkkasje over i oljen. Da motoren ble videre demontert viste det seg også at grunnen til at motoren stoppet så brått, og ikke lot seg turne på starteren etterpå, var fordi stempelet i sylindrer nr 3 hadde dratt på visitt over i sylindrer nummer 4 og stod helt fast der.

Heldigvis, tenkte jeg, er jeg medlem i kystpatruljen, og mobiltelefonen var ikke langt unna. Espen rev seg i håret, og håpet at vi ville få slep med noen før Malene kom seilende (Mamma og Pappa Waldem). Vi var vel egentlig ganske flaua begge to, over vår manglende utvisning av sjømannskap og båtveit, der vi hadde lagt på tur om natten, med en båt vi ikke visste om var tett, samt en motor som ikke var til å stole på... Én halvtime senere kommer Malene i rolig fart gjennom sundet mellom Ostøytangen og Hareholmrabben. På dette tidspunkt lå vi for anker, for ikke å bli blåst på land av sønnavinden. Halvannen time senere var vi tilbake på Maritim, etter vennlig slep av Malene, og klare til dugnad, riktignok et par timer for sene...

Etter denne relativt opplevelselsesrike jomfruturen har både båt og skipper blitt bedre kjent. Båten brukte bare noen dager på å bli mer eller mindre helt tett, og det er ganske utrolig med tanke på båtens alder og hvor mye den har ligget på land. For øvrig har jeg selv byttet motor. Fra en defekt 1985 VP MD21B til en godt fungerende 1979 VP MD21A. Det er ikke ofte man bytter motor, og ender opp med eldre motor enn originalt, men skitt au. Utover dette har skroggjennomføringer, stoppekraner, mye av ledningsnettverket m.m. blitt byttet ut, to lensepumper er byttet, og vi har fått kjøleskap, ekkolodd, ny stereo m.m. Til og med toalettet er overhaldet, og fungerer nå som det skal. Som det er med gamle trebåter er det alltid noe trearbeid å ta fatt på, men det tar vi litt etter litt. Båtens alder tatt i betraktning er den i meget god stand, og er en ypperlig tur og familiebåt. Bred, trygg og god i sjøen.

Skuta har siden dette bragt oss mye moro, lange dager, sene kvelder og masse familiehygge. I sommer tilbragte Mie, Lotte og jeg 4 uker ombord. Man skal ikke se bort ifra at jeg i en senere utgave av skipperposten kan fortelle litt fra sommerferien vår, for ikke å glemme grunnstøtingen på grunnen øst for Hvaler, som ikke finnes på båtsportkart B-710, -en episode som medførte skader på kjøll og stevn for mer enn 40.000,- Thank you Sørensen på Sydenden og Gjensidige Forsikring!

Norsk Motor Skøyte Klubb

Drammensveien 208

0277 OSLO

Vedr søknad om medlemskap i NMSK

ENDELIG, har jeg fått meg egen båt. I mange år har jeg fått oppleve mye moro, dugnadsånd, fester og hygge i båtklubben, og som de fleste vet har jeg jobbet mange timer, dager og helger med restaurering av mammas og pappas forrige båt kutteren Astrid på 37 fot. Den er som dere vet solgt videre, og mine foreldre har kjøpt den flotte Magdalenafjord, som i løpet av våren/sommeren kommer til å bli en pyrd.

Min egen båtinteresse var nok medfødt, og det hjalp selvfølgelig godt at mamma og pappa har hatt store båter siden 1985, da de skaffet 45 foteren Espen (tidligere Godøysund). Senere ble den byttet ut med kutteren Astrid, som dessverre etter få år i bruk ble liggende (ref.over). Jeg ble sjøspeider som 10 åring, og seilte ivrig med på tokter med 92 foteren Mohawk. Like før jeg dro i marinen seilte jeg 2 mnd'er med fullriggeren Sørlandet (søsterskipet til Christian Radic), og har således 2 mnd'ers fartstid. Båtfører prøven tok jeg på ungdomsskolen.

Selv har jeg altså endelig fått kjøpt meg EGEN båt, en guttedrøm jeg har båret siden jeg ble født. M/B Camilla er riktignok kun 32 fot, men ett sted må man starte. Min drøm er å få medlemskap i NMSK våren 2009, få leie båtplass på Maritim og en dag når sjansen byr seg få lov å kjøpe plass. Om noen få år kommer nok M/B Camilla til å byttes ut med større båt, og drømmen er for eksempel en seilrigget hardangerskøyte med original oppfyringsmaskin, eller en båt lignende Altenfjord. Inntil videre er det M/B Camilla som er mitt stolte fartøy, som skal bringe meg, kona og jentungen på ferietur nedover sørlandskysten flere uker i sommer. Som jeg gleder meg. Det hadde vært utrolig hyggelig å få være med på høstsamling og vårsamling m.m. i klubben, med egen båt...

Båten ble opprinnelig bygget som VA-båt/Not-båt og ble benyttet i fiske på vestlandet i mange år. Mye av båtens historie frem til 1986 er ukjent, bl. annet fordi eieren før han jeg kjøpte båten av er død. Jeg jobber likevel med å finne mer historie om denne båten. I 1986 ble båten totalrenovert mens den stod på et lager på Moelven ved Mjøsa. Spant ble byttet ut, store deler av hudplank ble byttet ut, ny motor, gir og aksling (VP MD21B) montert, samt at det ble lagt nytt dekk, og bygget nåværende overbygg. Visstnok hadde båten både rigg og notrulle inntil '86. Fra den ble restaurert og til sommeren 2008 har båten ligget på Mjøsa, skiftet eier én gang, og da jeg kjøpte den i sommer fikk jeg den fraktet

til Maritim. Båten er fortsatt i god stand, treverket er vakkert, og det blir fantastisk å få den på sjøen. I min verden hører slike båter hjemme på sjøen, ikke på små "dammer" som Mjøsa....

Nok om det. Jeg søker herved om medlemskap i NMSK.

Thomas Nicolai Bjonness

SØKNADS-/REGISTRERINGSSKJEMA

DATO

2007

VENNLIGST BRUK BLOKK BOKSTAVER

Båtens navn: MB CAMILLA Reg. nr.: avventer småbåtregistret

Båttype: VA-BÅT /SVEIKKE Tidligere bruksområde: Dot-båt på Vestlandet

Lengde: 32 fot Bredde: ca 3,70? Dyptgående: ca 1m?

Byggeår: 1936 Byggested: Vestlandet Båtbygger: _____

Byggemateriale: Tre, Eikespant, usikker på skroget, mahogany overbygg

Evt. riggtype: Akkutt ingen. Skal rigge for lite seil senere

Motortype: VP MD 21 B HK: 64 Gear type: _____

VHF: Ja Nei ikke foreløpig, men det kommer. Kallestignal: _____ Selcall: _____

JA NEI **ØNSKER BRYGGE Plass**

Historikk:

Båten ble bygget på Vestlandet i 1936, som VA-båt /Dot båt. Jeg er i kontakt med tidligere eiere for å mer historikk og informasjon om båten, men dette har litt tid da jeg har funnet ut at eieren for han jeg kjøpte båten av døde i 2004/2005. I 1986 ble båten totalrenovert; mye skrog, plank byttet, noen nye spant, samt nåværende overbygg og delvis klinkhet om. Dette ble gjort

JA TIL DELTAKELSE I KLUBBENS STYRE, KOMITEER, ARBUTV. MV.

mens båten stod på Moelven ved Myra.

Båten har siden '86 gått som lystbåt på Myra. Akkutt er båten i meget god stand, og ligger i vinteropplag på land på Maritim. Jeg håper sterkt jeg får leie plass i havna til sommeren, samt at vi får bli medlem i NMSK selv

NB! BILDE AV BÅTEN, VENNLIGST LEVER MED SØKNADEN.

om båten er 32 fot. Jeg lover å stille på samtlige dugnader og vil gjerne være med i styret dersom det er behov for det

Thomas Bjørness

BLOKK BOKSTAVER

Efternavn: BJØRNNESS

Fornavn: THOMAS NICOLAI

Adresse: EKRAVEIEN 69

Postnr.: 0757

Poststed: OSLO

Tlf: privat: 905 29 911

E. Post: thomas@trende@frisk.no

Mobiltilf: _____

ANBEFALT AV NMSK MEDLEM. NICOLAI BJØRNNESS

AKTIV INTERESSE MEDLEM

Godkjent/ikke godkjent av styret: _____ / _____ 19. Sign.: _____

MB CAMILLA

18/1936



↑ I skroget sees forball merker etter
rothjenn til masten. Det blir ny mast
når jeg
får råd
til det

