

**SKIPPER.**

**POSTEN.**

**LES OM KLUBBENS  
"MELODI GRAND  
PRIX"  
PÅ MIDTSIDENE!!!**



# SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB.

POSTGIRO 227 5360, POSTBOKS 7175, HOMANSBYEN, OSLO 3.

## REDAKSJONEN:

Ansv. red.  
Espen Wold

I redaksjonen:  
Eddie Lesund  
Bjarne Sætre  
Espen Wold

## VIKTIGE ADRESSER:

Formannen:  
Lasse Ørnhoft  
Ravnkollbakken 26, Oslo 9  
Tlf. 252417

Redaksjonen:  
**Skipperposten**  
Espen Wold  
Gladsvei 5, Oslo 4  
Tlf. 211623

# LEDER

Som mange sikkert har oppfattet har Skipperpostens redaksjon blitt utvidet med 2 personer i fra styret. Undertegnede er meget fornøyd med dette og vil gjerne få benytte anledningen til å si tusen takk.

Når det gjelder planene for avisen fremover så er de ennå litt usikre, men vi håper nå på å få gitt ut et nummer hver måned, annenhver måned et fyldig blad med mye interessant lesestoff og de andre månedene, ei tynn blekke med endel opplysninger, kjøp og salg-annonser o.l.

Men selv om redaksjonen nå er blitt utvidet vil ikke det si at vi har stoff nok. Neida, vi trenger fortsatt masse stoff og tips om stoff, ideer tildebatt o.l. Det er bare å sende stoffet til redaksjonen, vi maskinskriver det, eller å prate med en av oss hvis det er mulig. På forhånd mange takk.



SALG AV EGNE EFFEKTER:

VIMPLER; HVIT PÅ BLÅ BUNN, KR. 100,-

MEDLEMSNÅL, SØLV PÅ BLÅ BUNN, KR. 10,-

STRYKEEMBLEMER, HVITE ELLER BLÅ, KR. 10,-

BESTILLES HOS SÆTRE, TLF. PRIV. 444666

KONT. 153090

FROGNERVEIEN 20 B. OSLO 2



-Ikke tro på hva'n  
forteller deg.

FRA ARRANGEMENTSKOMITEEN:

FRA ARRANGEMENTSKOMITEEN HAR VI FÅTT VITE AT FREDAG 4. JUNI SKAL  
DET VÆRE BRYGGEFEST I SKØYTEHAVNA, BESTUMKILEN. EN OPPFØLGER AV  
SUKSESSEN SISTE ÅR. DATOEN FOR VÅRSAMLINGEN ER ENNÅ NOE UVISS,  
MEN MAN REGNER MED AT DEN BLIR HELGEN ETTER, ALTSÅ 12.-13. JUNI.  
NÆRMERE BESKJEDER OM ARRANGEMENTENE VIL BLI SENDT UT SENERE.



-Du må nok vente lenge  
...for jeg har gjemt  
tenna hennes!:



-Hvor er 'e blitt a'  
Tomsen?



Vi står nå med en ny, herlig båtsesong foran oss. Den første tida kan nok være litt hektisk, med den tradisjonelle vårpussen. Men med tanke på sommer'n og dertilhørende kos og festligheter, kan man jo gjerne "stresse" litt på vårparten.

Det er dette med kos og festligheter jeg tenkte å komme litt nærmere inn på:

Det hender faktisk i de silde natterimer at det på våre sammenkomster er noen som tryller fram en gitar eller et trekkspill, og foreslår en svingom, eller av alle ting, en allsang.

Det er da problemene oppstår: Ingen kan de samme sangene, eller husker tekstene. Når dette skjer gang på gang, er det at tanken slår en:

### VI MÅ HA EI SANGBOK.

Ei bok med viser fra vårt eget miljø: Sjømannsviser, shanties, kjente og ukjente drikkeviser, "Hei-Hvor-Det -Går"-viser, og selvfølgelig de tradisjonelle allsangvisene (som ingen verken kan eller husker).

Finnes ei slik sangbok? Ikke veit jeg, men tanken var, om man kunne lage klubbens "egen" sangbok.

Neste problem er da at viseredaksjonen heller ikke kan eller husker de omtalte visene. Og da kommer appellen til medlemmene:

### SEND INN VISER.

Avskrifter eller kopier av egnet materiale

Husk å påføre til hvilken melodi teksten går, hvis ikke vi er så heldige å få kopier med noter.

Så kommer den virkelig store utfordringen:

"Frallbå!"

"Tjo!!"





Enhver klubb med respekt for seg sjøl har en klubbsang. Det har ikke vi. (Klubbsang, mener jeg). Så derfor inviterer vi til

### STOR "SCHLAGER"-FESTIVAL.

Ta pennen fatt og skriv en klubbsang. Teksten bør gå til en kjent melodi, med "Tjo-og-Hei"-takt.

Når vi har fått inn de flere hundre tekstene, vil en jury sette seg i den rette stemningen, for derved å prøve-synge visene, og deretter kåre den "rette" visa. (Kanskje den med flest "skål"-er i vinner?)

Vinnerteksten vil bli klubbens offisielle klubbsang, og kommer derved selv-

følgelig med i klubbens sangbok.

Tilslutt et par praktiske ting:

Visemateriell sendes til klubbens adresse, eller direkte til:

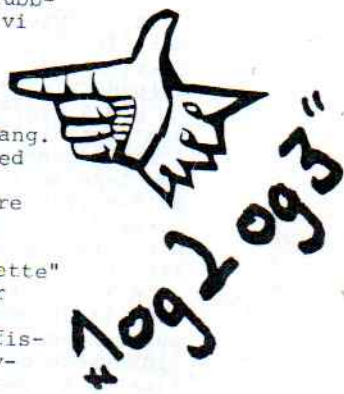
EDDIE LESUND, ENEBAKKVEIEN 25D, OSLO 6.

Og husk at det ikke lønner seg å sende inn klubbvisetekst anonymt eller under pseudonym, for styret har utlovet en premie til vinneren. (Jeg skal ikke røpe hva den er, men det er visst noe som gjør at man tør synge sanger etter en stund.)

Lykke til,

*Eddie*

P.S. Hvis vinneren ikke liker premien, kan den byttes mot en Solo hos vise redaksjonen. D.S.



"SCHAALL"

## KJENTE SEILSKIP.

Skipperposten vil i numrene framover ta for seg endel mer eller mindre kjente skip og båter, alt fra de største seilskutene ned til medlemsbåter i klubben av ulik størrelse. Så hvis noen vet en god del om sin egen (eller en annen) båt er det bare å skrive ned det dere vet og sende det til redaksjonen. På forhånd takk.

Jeg vil begynne å skrive om noen kjente seilskuter og artiklene er sakset fra Oslo KFUM's Sjøkorps' medlemsblad "Sjøsprøit"

### Den nye HMS VICTORY

H.M.S. Victory er det femte skipet som bærer dette navnet. Det første ble sjøsatt i 1559, og var flaggskipet til Sir John Hawkins under nederlaget til Den Spanske Armada i 1588. De andre skipene ble sjøsatt i 1620, 1675, 1737 og 1765.

H.M.S. Victory ble tegnet av Thomas Slade i 1758, og sjøsatt som nevnt i 1765. I de neste 40 årene ble H.M.S. Victory brukt i mange mindre slag, best ble den kjent under Lord Nelsons dyktige ledelse i slaget ved Trafalgar. Det var den 21. oktober 1805, da den franske og spanske flåten led et fryktelig nederlag. Av deres 33 skip, ble hele 18 tatt av engelskmennene. Lord Nelson ble såret av en muskettkule tidlig i kampen, men før han døde fikk han vite at de hadde seiret.

H.M.S. Victory er 226 fot lang, lengden på kjølen er 152 fot. Ved slaget ved Trafalgar hadde den følgende kanoner: 30 32-pundskanoner, på det nederste dekk, 28 24-pundskanoner på det midterste dekk, 30 20-pundskanoner på det øverste dekk og til slutt 2 64-pundere i forstovnen. Besetningen var på 850 mann.

Hvor er det så blitt av H.M.S. Victory? Jo, hele skuta står for tiden i tørrdøkk på havne i Portsmouth, der den har stått gjenmurt og boltet fast i de siste 60 årene. Skuten står der like intakt som den var i slaget ved Trafalgar. Alle normale folk kan komme ombord og se vidunderet. KONTAKT DERES REISEBYRÅ IDAG. Reis til Portsmouth med det samme.

Historien om den amerikanske seilskutetidens mest berømte skute.

## FLYING CLOUD



De amerikanske seilskutenes gyldne storhetstid, begynte tidlig i 1840-årene, og nådde sitt klimaks med sjøsettingen av den stolte klipperen Flying Cloud den 15. april 1851. Den var en av ialt 60 klippere bygget og konstruert av Donald McKay.

Flying Cloud la ut på sin jomfrutur fra New York til San Fransisco den 2. juni d.å. På denne første turen satte den rekord på denne distansen med 89 dager og 21 timer. Den gangen seilte de rundt sydspissen av Amerika, da Panamakanalen ennå ikke var åpnet.

På sin fjerde tur satte den på den samme distansen ny rekord igjen. Denne gangen 7 timer raskere enn første gangen, og den rekorden skulle aldri bli slått av noe skip som kun gikk for seil.

På disse turene var den stadig ute i harde stormer, men klarte seg alltid velberget inn til land selv om ofte de fleste seil var blåst ut. Den kunne ofte seile med en fart av langt over 10 knop flere dager i strekk, og loggboken viser at den engang seilte 374 n.mil i løpet av ett døgn og at den de fire neste dagene seilte gjennomsnittlig 314 n.mil pr. dag, dvs. en fart på ca. 16 knop.

Skutas lengde var 235 fot mens bredden var litt over 40. Skroget var eik mens lugarene var bygget i mahogny og rosetre. Det var en mengde flotte utskjæringer og malerarbeider ombord, og skuta var i det hele tatt den mest lukseriøse klipper som noen gang var bygget.

Flying Clouds konstruktør, McKay, som hadde begynt i skipsbygningsbransjen allerede som 14 åring, startet i 1838 da han var bare 28 et skipsverft i East Boston, Massachusetts, som senere skulle komme til å sjøsette en mengde berømte skuter som alle var konstruert av McKay. Jeg kan nevne navn som Lightning, Stag Hound, Sovereign og the Seas, Westward Ho og selvfølgelig Flying Cloud.

Da gullrushet startet i California i 1860 begynte den å frakte sukker og støvler dit. Disse varene sto meget høyt i kurs, et par støvler kostet ca 45 dollars, og Flying Cloud sopte inn penger for sitt rederi. Etter 11 mndr. i denne farten hadde den tjent inn 200000 dollars.

I 1863 ble F.C. solgt til England og gikk inn i ulltrafikken på Australia.

I 1875 seilte den på grunn utenfor New Brunswick-kysten i USA med en last full av tømmer. Den brakk i to og ble siden brent. Dermed hadde nok en av de stolteste skutene som har krysset de sju hav nådd sin slutt.



