

Historien om en medlemsbåt i Norsk motorskøyteklubb "MIDTSIDEBÅTEN"

"CON AMORE"

-av Chr Magnus Rossow og Tore Floberg-

En stille augustdag i 1977 dro Gro og Chr. Magnus til Engelsviken for å se på drømmebåten, en ekte risørskøyte bygget ved Røeds Baatbyggeri i Risør i 1933, og sjøsatt 3.april samme år. Båten lå fortøyd ved en lav flytebrygge ved siden av Engelsviken Slipp. I de siste 10-12 årene hadde skøyta vært benyttet som reketråler i farvannet rundt ytre Oslofjord, og hadde trålerutstyr ombord. Baugen raget flere meter over bryggen og skremte nesten vette av Gro, «skal vi ha den båten der» sa hun lettere skremt. Hun var jo nettopp kommet inn i miljøet og hadde liten erfaring med båtlivet.



Den 45 fot store skøyta var i meget god stand, bygget i eik med furu spant. De bestemte seg der og da for å kjøpe båten, og seilte den hjem allerede helgen etter. Skøyta hadde trålervinsjen på dekket komplett med flere hundre meter med vaier. Denne ble senere ekstra vekt for moringen i Holtekilen. Ombord var det en sliten 6 sylindret Bedford på 130 Hk. Den var nærmest utslitt og vanskelig å starte, men med litt startgass gikk det stort sett hver gang. Far til Gro hadde imidlertid gode kontakter innen bussnæringen i Oslo, så det gikk ikke mange månedene før en nyoverhelt marinisert Scania 150 HK diesel sto klar for montering. Tidlig våren 1978 ble det bestilt plass på Lindøya for montering av motoren. Den jobben som ble utført der, var ikke mye å skryte av. De skrudde motor med gearkasse rett på propellakslingen og hang den opp i en kran. Deretter sveiset de nye motorfester rett i beddingen og skrudde motoren fast. Skimsing av akslingen hadde de vist ikke hørt om. Vi kom ikke lenger enn til Kjerringvik før motoren ristet løs fra festene og hoppet rundt i maskinrummet som en sprettball. Vel fremme i Snig måtte fagfolk hjelpe til slik at aksling og flens passet sammen. Kort tid senere ble propellanlegget skadet, og måtte skiftes ut. Det ble også laget nye motorfester og eksosanlegg. Dette arbeidet ble utført ved Engelsviken slipp, av erfarene båtmekanikere.

Gro og Chr. Magnus var på den tiden unge og slanke, så køyene fremme i ruffen kunne benyttes som dobbeltseng. I dag ville de knapt fått plass i køyene om de sov hver for seg. Toalett ble også montert, i lasterummet, og gikk under betegnelsen Oslofjordens største toalettrom.

Det tok ikke lang tid før de stolte eiere startet planlegging av nytt styrhus og innredning. Mast og seil skulle båten også få. Så i mars 1979 gikk seilassen til Risør Trebåtbyggeri for bygging av ny kappe over lasterummet og nytt styrhus i teak. Året etter fikk skøyta også ny rekke ved Røds Båtbyggeri ved Engelsviken. I mellomtiden hadde de ivrige eierne tegnet og innredet skøyta med 3 lugarer, bad og salong med bysse. Masten kom også på plass rett før ferien i 1979, etter at Chr. Magnus hadde høvlet og pusset i flere måneder.

Seil ble etterhvert også anskaffet, dog etter noe tid da budsjettet hadde sprukket flere ganger. Etterhvert ble datteren Benedicte født, så tiden til båtbygging ble mer begrenset. Derimot ble skøyta brukt så ofte som mulig. Når helgen kom reiste de på sjøen og gledet seg i hverandres selskap sammen med andre båtvenner med samme interesser og barn på samme alder.

I 1983 ble skøyta solgt til Knivebrødrene, som hadde store forventninger og drømmer om å reise på jordomseiling i en ekte norsk seilskøyte. De satset stort, og ville få båten i ekstra god stand. I den

anledning gikk de grundig igjennom skrog og utstyr for å finne mulige svakheter. Det resulterte i at 3 spantetopper og 5 planker i skroget ble skiftet ut. Antakelig ikke nødvendig, men ble gjort for sikkerhets skyld. Det ble også limt inn tynne eikelister mellom bordgangene i skroget. 4 nye syrefaste tanker til vann og diesel, hver på 750 liter, ble også montert. Tilslutt skiftet de ut steinballasten med bly. Roret ble også skiftet til nytt eikeror med nye beslag. Det gamle roret knakk under en skøytesamling i Håøybukta mens Gro og Chr. Magnus eide båten.

Det ble ingen jordomseiling med Knivebrødrene, de fant ut at en lakkert skøyte ikke egnet seg noe særlig i varme strøk, og solgt båten i 1986 til Fritz Staib fra Nordstrand.

Han startet eierskapet med å frese opp og fuge hoveddekket med 2-komponent fugemasse etter alle kunstens regler. Han fikk også sydd tunge fasongsydd presenteringer for vinteropplag. Disse har åpninger for stag og vant så båten kan ligge helt tørr hele vinteren. Han hadde ønsket seg turer langs kysten med familien ombord. Desverre ble han mye alene, så i 1989 fant han ut at det beste ville være å selge båten igjen.



Annonsen ble lest av fam Rossow, som bestemte seg for å kjøpe båten tilbake. Det ble en hyggelig opplevelse for dem, og spesielt for Benedicte som hadde savnet ferieturene med Con Amore. Det ble søkt om båt plass hos Maritim Båtforening, for å få en trygg havn til båten. Vi rakk aldri å få plass i havna, før båten igjen ble solgt 7 år senere. De har faktisk enda ikke greid å tilby plass, 20 år etter søknaden ble sendt. Båten ble mye brukt og godt vedlikeholdt i denne perioden. Litt arbeid med rekke, baugspyd, instrumentering, og montering av andre bekvemligheter ble utført. Imidlertid opplevde Chr. Magnus etter hvert at slipestøv, olje og lakklukt ikke var forenlig med hans allergi så båten ble atter en gang solgt.

Det ble en vennegjeng fra Trondheim som kjøpte båten i 1996. De seilte den til Trondheim for å utruste båten til langseilas. Året etter ble kursen satt mot Shetlandsøyene og videre til sørlige strøk. Imidlertid møtte de riktig dårlig vær i Biscaya, som førte til at roret knakk. Etter et par døgn drivende uten styring i full storm, ble de oppbrakt av en kjempediger slepebåt som hjalp dem inn til nord Spania. De krevde en urimelig bergningslønn, så båten ble liggende i flere uker før de norske myndighetene hjalp dem til en minnelig ordning. Dette gjorde et dypt innhugg i kapitalen de hadde til rådighet, men de seilte videre til sør Spania før reisekassa var tom. Etter noen uker og intens jobbing for å skaffe penger, seilte de båten tilbake til Trondheim.

Der ble båten liggende i lengere tid med dårlig ettersyn før skøyta ble solgt i 1999 til Dag Graarud, som på det tidspunkt var nabo av Chr. Magnus. Hjemturen gikk ikke problemfritt, da de møtte dårlig vær i Hustadvika. Eier med kjæreste og Magnus Habbestad som også var med, opplevde tøffe timer. Forstaget røk, og mastens bevegelser gjorde at båten sprang lekk. Etter flere timer greide de å komme seg inn til land, men båten hadde fått store skader. Den ble satt på land, og lekkasjen ble tettet. Mye drev var forsvunnet og måtte erstattes. Etter noen uker hentet Dag og Chr. Magnus båten i Askvold, ca 50 nautiske mil nord av Bergen. Turen gikk prikkfritt, uten problemer av noen art.

Dag hadde båten frem til Tore Floberg kjøpte den November 2001. Det hadde nylig vært vann langt opp til salongen. Båten lakk en del og den hadde nok ligget uten trofaste pumper.

Det meste av det tekniske ombord var i dårlig forfatning. Turtall og temp på motoren måtte man gjette seg til. Båten la til på Tønsberg Brygge hvor hun lå i isen hele vinteren mens den unge kapteinen bodde ombord og gikk på skole på i land. Con Amore var den perfekte studenthybel, og det var nok å finne på ombord av vedlikehold. Det første som blir gjort var å sette inn et kjøleskap. Kald væske var høyt prioritert på de flere flytende "studenthybler" i Tønsberg den gang, og de var

og er fortsatt godt kjent! Odd Børresen var en av de vante som stakk nedom hyblene for å prate båt, og mente det var godt "de fantes". I løpet av vinteren ble dekket slipt ned, pumper ble byttet og gråvannstanken ble igjen intakt. Tønsberg kommune var greie, så havneleie og strømavgifter var minimale. Sommeren 2002 ble båten slippssatt på den gamle ubåthavna i Tønsberg. Begge skutesisider blir slipt ned, og den gamle vannlinjen blir malt opp igjen av Benedicte Rossow etter nøye telefoniske instruksjoner fra tidligere kaptein Christian Magnus. Zinkanoder og samtlige kraner ble byttet til syrefaste, båten ble stoffet før det bar på sommerferie på Sørlandet og Risør trebåtfestival. Og Benedicte vasket opp i den samme vasken moren vasket opp i over 20 år før. Benedicte ble igjen en del av Con Amore, båten hun var på mange turer med som barn. Høsten 2002 seilte Tore skøyta til Hansen og Arntzen i Langesund for betydelig oppgraderinger. Båten blir heist på land og støttet opp med diverse støtter slik at kjølen ble fri. Den gamle todelte kjølen hadde fått skader fra tidligere landkjenning og angrep av mark fordi stråkjølen hadde manglet en god stund. Den hadde også ligget nedi gjørma uten stråkjøl. Kjølen og begge de nederste bordene ble tatt av med motorsag og brekkjern. Tross i materialenes alder var treverket overraskende bra. Det var forbausende hvor lang tid det tok å demontere denne gamle kjølen. Det tok to arbeidsdager, og motorsag og brekkjern måtte til. Einer-naglene/-bordene satt utrolig godt. Verre var det med kjølboltene. Man fant bare 2, og disse var nesten rustet over. Tankene gikk tilbake til de som var i storm i Biscaya med henne. Ny kjøle ble produsert med skarp øks av Hans Arntzen på 76 år. Han ga klar beskjed om at det var han som måtte ta de store jobbene for sønnen og barnebarnet satt inne på kontoret. Båten blir stimet inni med avfetning og varmt vann. Ballasten blir skrubbet med Zalo og trillebår ble benyttet til å kjøre bort gamle ansamlinger med dritt som hadde samlet seg i kjølsvinet gjennom årene. Den ca 10 meter lange kjølen som var tilpasset på millimeteren, ble forsiktig plassert opptil spantene fra undersiden. Nye bord og syrefaste kjølbolter ble montert. Til slutt fikk hun også en ny stråkjøl. Båtens nye ryggrad ble utrolig sterk. Motoren ble kimset opp og det justerbare propellanlegget kunne igjen justeres. Båten returnerer Tønsberg havn i februar. Vestfjorden var gjennomfrosset så ferden gikk under Vrengen bro. Når skuta nådde Tønsberg var også havna frosset, så Scanian dyttet den gamle skøyta gjennom isen til sin faste vante plass ved puben. Con Amore fikk også gjort reparasjoner i Langesund i 2003, 2004, 2005 og 2006 - med ny akterstevn (som den samme gamle mannen hogg til) doldbord, masteløft, nye bordganger, ny pigg og bom. Styrhustaket ble også byttet ut, da med skyveluke for å kunne holde øye med rigg og seil under seilas. Samtidig kunne det være svært så praktisk dersom Scanian en dag skulle knele. Motoren kunne da heises rett ut av skuta. Verftet har også gjort noe arbeid med innredningen i båten. Båten har også den senere blitt oppgradert med diverse utstyr som ny Victron lader, Simrad kartplotter og et enkelt Honda aggregat. Det er montert nye Gel batterier, ankervinsj, 5,5 kw Eber og ny Reflex varmeovn. Den gamle Marius styrepumpen med tilhørende styremaskin er erstattet med nytt fra Sleipner. Båten ble i 2009 drevet om på Promhavn slipp, og skutesisidene ble igjen slipt ned. Det ble også lagt i ca 1500 kg ballast. Skuta har de siste åtte år blitt brukt hver sommerferie. Hun har vært til Lindesnes og Sverige hver sommer de siste 5 årene. Tross alderen er Con Amore i dag en god og trygg turbåt som har en særegen sjarm. Båten har gitt nåværende og tidligere eiere samt venner og familie uforglemmelige stunder. Og båten er medlem av den samme klubben som den tilhørte for over 30 år siden. Con Amore blir aldri lei av NMSK sine hyggelige sammenkomster og klubbens nye og gamle medlemmer. Den gamle skøyta krysset Skagrakk i sommer uten problemer. Selv om hun ruller godt, blir vi forbauset over hvilken god sjøbåt hun er. Blir rullingen for heftig, er det godt å kunne dra opp fokka eller storseilet for å roe ned den gamle damen. Fiskebåtens har mange historier og sjømil bak seg, i både nært og fjernt farvann, etter snart 80 år på havet.



SØKNADS / REGISTRERINGSSKJEMA

Båtens navn: CON AMORE Reg. nr.: LH 7522
 Båttype: Risor skøyte Tidligere bruksområde: Reketråler / fraktbåt
 Lengde: 44 fot Bredd: 5,05 meter Dypgående: 2,10m
 Byggeår: 1933 Byggested: Risor Båtbygger: Rød
 Byggemateriale: Eik på furu båtbyggen
 Evt. riggtype: Gaffel kutterrigg 106m²
 Motortype: Scania HK: 150 Gear type: Twindisc
 VHF: Ja Nei Kallesignal: LH 7522 Selcall: 33272

Historikk:

Opprinnelig bygd som fraktbåt. Fremdrift motor og seil. Senere ombygget til reketråler. Solgt til privat eie høsten 77. Totalt ombygget i perioden 77 til 83. til båtens nåværende stand. Har bl.a. seilt for retur Middelhavet. Stor imot storm i Biscaya i 1997. Tidligere medlem av NMSK



Etternavn: Floberg
 Fornavn: Tore Johan
 Adresse: Brønnøyvn. 47
 Postnr.: 1397
 Poststed: Nesøya
 Tlf. priv.: 95 10 15 95
 Mobiltilf: 95 10 15 95
 E-post: toreifloberg@
yahoo.no
 Overlevert av: Chr. Tjåvås
Rossow

Godkjent/ikke godkjent av styret: 4 / 2 2005 Sign.: [Signature]

TERJE SPRENGER

Norsk Motorskøyteklubb
Box 7175, Homansbyen
OSLO 3

Medlems nr. 89

S Ø K N A D S S K J E M A

Norsk Motorskøyteklubb

Aktiv.

Passiv.

BÅTENS NAVN: M/S CON AMORE

REG.NR.: _____

Båtens type: RISØR SKØYTE

Lengde: 45 fot,

Bredde: 16,2 fo

Motor, type: SCANIA,

Hk: 150

Seil: _____ kvm.

Antall master: 1

Bvuggemateriale: EIK PÅ EIK

Sted og år: RISØR 43

Kallesignal: _____

Kallesignal: LM 7522

Kons. nr.: _____

Magnus Heltved

Båteierens navn: CHR. MAGNUS OG GRO LISBETH ROSSOW

Adresse: MICHELETS V 68 1320 STABEKK

Kontor telf.: 481050

Priv. telf.: 53 51 61

Dato/Sted: OSLO 27/6-79

Underskrift: [Signature]

Opptatt.

20/8-79

Arkiv.

29/8.79

Kontingent.