



Loten 111188
Boif 10.10.1981
135M

Hvem er denne Ferdinand?

De fleste har vel etterhvert oppfattet at "Ferdinand" er en motor, men hvorfor har vi den?

Første gang vi hørte om ham, sto han i "Vannbukk" som da tilhørte Eystein. Etter Eysteins død kjøpte Bjørn Berger "Vannbukk" og startet opp en større ombygging, slik som tradisjonen ofte er, man vil ha en båt som passer til sine egne behov og ønsker.

En av endringene var skifte av motor, og gamle "Ferdinand" ble gitt til NMSK - forutsatt at han ble tatt godt vare på.

Motoren hadde en omflakkende tilværelse noen år, den ble fraktet både hit og dit. En plassering i Bestumkilen ble planlagt, fundament laget etter mye arbeidsinnsats, og så fikk vi ikke lov til å ha den der likevel!

Nå har den fått sin endelige plass, på plenen ved siden av vakthuset til Maritim Båtforening i Bestumkilen. Den trenger en del oppussing etc. men at den virker, det ble skikkelig bevist under bryggefesten.

For at flere skal bli kjent med "Ferdinand", trykker vi her på nytt en historie Eystein skrev for Skipperposten i 1983:

Ferdinand og jeg.

Navnet skjemmer ingen. Men alle skikkelige okser skulle hete "Ferdinand" eller "Baltazar" eller "Samuel" eller noe liknende.

Min har dåpssapirer som lyder på "Volda 1963", og det er da alt for tamt for et tretønns uhyre som tygget fundamentbolter som om det var løvetannstilker.

Derfor dømte jeg ham "Ferdinand".

Til å begynne med kunne han ikke fordra meg.

Ikke hadde jeg forstått det helt riktige øyeblikket å presse håndoljepumpen på, og ikke var jeg sjømann heller. Og slett ikke motormann.

Dessuten var det noe gærnt med spissen.

Han besluttet å teste meg.

Først ble han nærmest ustartelig.

Så koste han seg med ubeskrivelige mengder svart røyk, som truet med å ødelegge landingssikten for de flyene som skulle ned på Fornebu.

Deretter bet han av enda en 9/8" fundamentbolt i tillegg til de to han hadde tatt før og som jeg hadde byttet, og lot topp-pakningen sprekke rundt hele seg, så vi kjørte avsted med en pen liten skjørteformet saltvannsfontene i maskinrommet.

Tilsist skar han for sikkerhets skyld både sylindren og rådelageret.

Jeg ble nødt til å gjøre noe, og jeg skrudde løs alt som med rimelig arsenal av banneord kunne skrus løs. Topp, stempel og råde havnet på dekk. For å gjøre det grundig, slo jeg like gjerne ut krysspinnen ("pinne" - ca. 90 mm tykk??) med slegge, og fikk krysslageret strødd utover i form av 199 løse ruller.

Det var helt sikkert 199. Den siste manglet, de slaskene som hadde skiftet krysslager sist hadde nok mistet en. Det var bl.a. derfor krysslageret slarket. I tillegg oppdaget jeg at rullene var ca. 9/100 mm for tynne. Derfor besluttet jeg å kjøpe nye.

Det minste jeg kunne få fatt i, var en eske med 2000. Til en pris av kr. 1,20 pr. stk. ble det ikke helt billig. Og det nye rådelageret kostet ikke noe mindre, selv om jeg både monterte og skrapte inn selv.

Monteringen av krysslageret inni stempelet med de 200 løse rullene, eller "nålene" som de visstnok kalles, ville utvilsomt ha grenset til mareritt dersom ikke forståelsesfulle folk på Volda Mek. hadde innviet meg i den spesielle teknikken.

Deretter tok jeg av alle fem stempelringene og rensset dem, og skiftet en som var brukket. Og jeg skar et langt, skrått smørespor i stempelet for å hindre ny skjæring, og både stempel og sylinder fikk en lang, slitsom omgang med smergelpapir på treklosser som ble skåret nøyaktig til etter buen på stempel-omkretsen. Tilsist fikk oksen min ny spiss, og nye ventilklapper i luftinntakene. De gamle var nesten tvers av.

En slik stempelskjau er ikke spøk, særlig ikke når en skal utføre den alene. Men jeg har i alle fall lært at jeg ikke skal gjøre som en fisker engang anbefalte meg, nemlig å sette stempelet på topp med en gang jeg har stoppet, så det står klart til start neste gang. Det var derfor rådelageret skar seg. Dessuten har strevet gitt et vidunderlig resultat: Ferdinand og jeg er blitt ordentlig glade i hverandre.

Det er ingen diskusjon mer, for når jeg ber om det, svarer han med flyng start, og han går som en klokke til jeg ber ham å stoppe.

Tre tusen kilo, og 20,6 liter slagvolum på en sylinder. Og så trofast, at gamle sjøulker påstår at slike motorer fortsetter å gå, lenge etter at skutene de er blitt betrodde, har sunket. Jeg håper Ferdinand aldri får anledning til å bevise det.

For nå hører vi endelig sammen.

Eystein Hanche-Olsen

Annonsér i Skipperposten!

Har du noe å selge, noe du ønsker kjøpe, eller leie, eller?

En annonse i Skipperposten er gratis for medlemmer. For firmaer o.l. er prisen kr. 300,- pr 1/2 side og kr. 600,- pr. helside.