



# Vengblekka Nidaros

## Båtlaget Nidaros informasjonsblad

2009

Org.nr: 983 204 538    Bankkonto: 0540 08 66785  
Adresse: Fosenkaia, skur 40D, 7010 Trondheim

13. årgang - Nr. 3 – sept.

<http://nidaros.batlag.>



*Sommerseilasen 2009 var for mange seilårets høydepunkt*

## Høsten er kommet

Det er ikke til å skjule at høsten er over os; regnen høljer ned og fryseren er full av bær. Dermed nærmer tiden seg hvor Nidaros skal i hus etter en lang og begivenhetsrik seilsommer. Vi håper at mange vil møte opp til høstens høydepunkt d. 4. oktober når det er oppsett. Des fler vi er, des lettere og triveligere blir det. Vel møtt!

*Styret*

### **Oppsett Nidaros**

4. oktober, oppmøte ved skuret kl. 10:15  
for felles transport til stadsbygd

### **Årsmøte:**

Datoen for årsmøtet er funnet. Så sett allerede nu kryss i kalenderen d. 10. februar 2010 og møt opp kl. 19 på Gulskuret til årsmøte.

## Oppsett: søndag d. 4. oktober 2009

**Sted:** Stadsbygd, Museet Kystens Arv ved Prestelva

**Oppmøte:** Skuret på Fosenkaia kl 10:15 (felles avreise med biler), ferga går kl 10:45

**Mat:** Ta med tørrmat til lunsj. Båtlaget dekker utgifter til middagen på søndag

### Påmelding:

I år har vi som noe nytt tenkt å be folk å melde tilbake om dem kommer eller ikke. Så gi gjerne beskjed før d. 28. september om du kommer eller ikke, samt om du har mulighet for å kjøre til: Signe på tlf: 94542407, eller [signe.dalsgaard@nina.no](mailto:signe.dalsgaard@nina.no), eller ta kontakt med noen andre i styret.

Plan for oppsettdagnaden:

kl. 10:15 oppmøte ved Gulskuret for felles avreise til Flakk, vi bruker båtlagets ferjekort.

kl. 10.45 ferje Flakk- Rørvik

kl. 12.30 flo - Nidaros rigges ned og båten tømmes for ballast, innved og settes opp i fjæra.

Vi vasker, skrubber og spyler båten. Og tar etterpå en velfortjent pause hvor vi spiser middag sammen

kl. 17 (ca.) bæres Nidaros inn i naustet

Så Nidaros trenger mange sterke rygger for å komme i naust!

*Årets sommerseilas gikk mot nord. I løpet av nesten 4 flotte uker ble Helgelandskysten seilet på kryss og tvers, og Nidaros' ære ble forsvaret på regatta ved Kystens landsstevne. Her følger beretning fra årets sommerseilas...:*

## Sommerseglass - del 1

*Her skulle det egentlig har vært en beskrivelse av den begivenhetsrike 1. del av sommerseilasen, som med Ingunn Limstrand ved roret gikk fra Trondheim til Træna. En fortelling som kunne ha inkludert strabasiøs motorkjøring, flotte solnedgange, godt kameratskap, et (nesten) båthavari, gleden ved medmenneskelig hjelpsomhet, stjernestatus på Himmelblå setet, fin seilas og en overordentlig god fest (hvis man skal tro forfatteren av sommerseglass – del 2). Men alt får vi vente til neste nummer med... fortsettelse følger...*

*Redaksjonen*

## Sommerseglass - del 2

Sju særdeles opplagte og glade nidarosinger tok over båten på Træna, fra et mannskap som så overordentlig slitne og lykkelige ut etter den dramatiske ferden nordover og en vellykka (og fuktig!) festival. Det er sjelden særlig fristende å bli med på en fest når den egentlig er over, så vi skyndte oss bort fra Træna så fort vi kunne, ut i det uendelig vakre farvannet på Helgeland der vi seilte innimellom tusen holmer, skjær og tinder. I praktvær! Sånn ser Træna ut fra Nidaros:



Vinden var ikke særlig sterk, men i stor grad akkurat passe og fra akkurat passe retning. Selv om vi bevegde oss sakte hadde vi rimelig god tid på å ta oss til Vega, så vi måtte selvsagt ta en del omveier om det ene været etter det andre. Da vi hadde ankra opp ved Jonsholmen og så ut over vårt rike sto en omvei klart for oss: Bestigning av Hestmannen!

En fantastisk topp som genererte litt høydeskrekk hos enkelte av mannskapet, men vi kom trygt både opp og ned (til tross for halskarens dystre spådommer) og slapp å bli henta i helikopter på toppen. Ekstra bonus da vi kom ned var å bade i isende friskt nordlandsvann fra kritthvit strand. I løpet av uka myste vi mot kveldssola på Selvær, plukka multer på Lyngvær, tok morgenbad i Bessvær og nøt vår egen bacalao på berget på Måsvær. Vi så knapt en båt på vår ferd, og bare unntaksvis hus og folk. Vi gikk tom for brød etter fire dager men fant ingen butikk før sjettede dag. Det spiller jo ingen rolle når man kan ha det slik!:



På Vega møtte vi derimot masse båter, over 200 båter var påmeldt til Kystens landsstevne. Da snakker vi regatta! Høvedsmannen på Nidaros – som aldri hadde seilt regatta før – blei litt bleik om nebbet etter at Salarøy hadde advart om alt som kunne gå galt på en regatta (de fikk et baugspyd i løftingen for to år sida). Men heldigvis dukka Kjetil Sildnes opp som gjerne ville være regattahøveds, og vi gjorde oss klare til dyst: Vi kom dårlig ut, brukte 8 minutter på å komme over startlinja, men så tok det seg opp – Kjetil

trimma både oss og båten maksimalt; det blåste frisk bris og vi hadde full seilføring og stramma toppseilsdragene i hver eneste vending og sto og øste det vi var gode for for å ta unna alt vannet vi seilte inn, og etter en lang og hard seilas kunne vi slå fast at vi hadde slått Den siste viking! 7. plass av 34 båter!

Et storfornøyd mannskap overlot båten til neste gjeng, og sitter igjen med minnet om en fantastisk uke med fantastiske folk i en fantastisk båt i et makalaust landskap!

*Berit Fonnes*

Førstereisjente Connie tenkte dette etter at uka var over:

*21. juli 2009*

*Jeg slingrer rundt som en gammel solbrun søulk på torvet i Trondheim og længes allerede etter havet og fjeldene. Norge er gået i blodet på mig!!*

*I går var det den næstvådeste dag i Trondheim nogensinde, der faldt 68,2 milimeter regn. Der hænger grå og regntunge skyer over torvet og jeg suger hver enkelt lille solstråle, der maser sig gennem skyerne, til mig. Det vrimler med turister, der er udstyret som om de skal på ekspedition til Nordpolen, North Face udstyr til 1. klasse og mega digitalkameraer!*

*Jeg falder lidt udenfor, med mine gummistøvler, tjæreplettede anorak og min svejende sømandsgang...*

*Mine 7 dage til søs med "Nidaros" har sat sig i kroppen, eller også er det al den friske luft der har gjort mig svimmel.*

*Jeg tænker tilbage på hvad jeg har oplevet, og der dukker mange fantastiske billeder op af hav, himmel, sol og smukke fjelde. Jeg husker mågeskrig, duften af hav og tjære, smagen af salt og fisk, den næsten konstante snakken og pludren, stemmerne der går op og ned som bølgerne.*

*Jeg har så mange fine opplevelser med hjem, at jeg næsten ikke kan rumme mere. Mest vil jeg huske min uge med "Nidaros" for godt og fint sømandsskab og ikke mindst for varmt og hyggeligt kammeratskab.*

*Tak til Berit, Håkon, Stein-Arne, Per-Oddvar, Sigurd og Ramona - for tålmodige segle- og knobkurser, gitarspill og sang og mange hyggelige timer.*

*Håber vi ses igen....*

*Connie Andresen  
Roskilde*

### **Sommerseglas - del 3**

Turen starta på Vega og landsstevnet ebba ut den lørdagen. Masse båter og kjentfolk fra nord og sør så det var jo kjipt at alle dro når vi kom, så da dro vi også på søndagen. Vi kryssa litt nordover først men fant ut at det var egentlig bedre å segle sørover. Så vi glei gjennom Ylvingens "Canal Grande" og satte kurs mot Torghatten. Jo nærmere Brønnøysund jo stillere blei det og slikt ender ofte med bråk – motorbråk!



Mens metrologen varslet litt kuling neste ettermiddag. Vi glei inn Møyhavna ved Torghatten og fant der Ottar ved kai. Høvedsmannen hadde tidligere hatt en Torghattenopplevelse og sendte mannskapet ut på tur kl 22 om kvelden. Ut på natta kom alle tilbake og kunne rapportere, før de sovna, at inne i fjellet var det mørkt om natta.



Mannskapet var passelig møre dagen etter og godtok uten videre en amish-dag med segling og roing. Vi segla så fint ut av havna og fant ut at Ottar skulle vi nok ta igjen, ja kanskje Rørvik og greier også. Og firkanten Ottar blei større og større men så plutselig var den vekk og det blei vinden også. Det gikk smått framover men vi holdt på med leken til Leka. Der fikk vi suveren mottagelse og fikk grundig glede av å treffe kystkjentfolk også.

Neste dag hadde vi lært lekse, ikke gå for nært lesiden av land – såklart! For sjøl den minste snørrholme hadde jo tatt vinden fra oss. Ut på midtfjorden og det funka bra. Nydelig segling og vi ville såklart legge oss utafor Risvær for å holde på vinden, eller håpe på litt mer vind. Det fikk vi som bestilt og med på kjøpet kom det sjø også. Søft og greier og vinden auka på – så vi snudde innover mot beskytta farvann. Nidaros fosset mot landstripa, vi hadde to varder men bare en sjanse (fortsett i amish-modus). Knokene kvitnet rundt brasen, alle såg etter åpningen og redningen, den lette stemningen var byttet med konsentrasjon og vilje. Terningen var kastet og vi gikk mot nord-warden!! Kortstokken var delt ut, vår hånd var gitt, vårt lodd var å spille kortene riktig etter en plan vi kunne tro på og et utfall vi kunne håpe på. Der lå vår skjebne og en kan si at det var vår fineste time! Alt gikk etter planen og vår redningsvarde viste vei inn det smule sundet og denne gangen var det godt å være på lesiden. Rørvik neste og vi elget oss inn i den havna som alltid er så full av båter. Har dem ikke hagebåter der i strøket!



Ittno kulingvarsel for neste dag så vi gikk for motor til Sør-Gjæslingan - nydelig vær og fiskevær. Så kom vinden med perfekt timing og retning. Ut på sjøen, opp med seglet og kurs mot Jøa. Vi stevnet inn Brakstadvågen sammen med Bellis, vår seilvenn fra Leka og Rørvik. Teorien var at to båter kan da ikke gå feil. Men Pøbben låg på andre sida så vi måtte ta veien rundt og fikk betalt for det. Der fikk vi hedersplassen til Siglurd og blei tatt veldig vel i mot. Ungene laga middag og de voksne på pøbb – slik skal det være! Neste dag bydde på varm vind fra sør. Opp med seglet og fikk øvd på litt rosse som kom og gikk og trimming av segl – artig og lærerikt. Men inn Flatanger blei det motor og tusen losskisser lå foran oss. Vi falt for ei lei vestover der vi gikk sakte mellom skvalpeskjær og grunner. Ut på Folla gikk vi strake vegen til Småværet (som onde tunger kalte Skitværet). Der dukka Livet, Loke og Haapet opp og vi fikk et ministevene den kvelden.



Dagen etter blei grå og vindstille og perfekt for en transportetappe. Etter 55 nm tok vi kveld på Uthaug, og vi lå veldig godt an for vestlig frisk bris dagen etter. Vinden kom og regnet kom. Vi fikk hærilig seglas og de 40 nm til byen gikk unna på 8 timer. Litt dårlig sikt rundt Agdenes der vi møtte hurtigruta, men ingen situasjoner denne gangen. Satte av Jon Anders på Kvithyll og så var det neste stopp Fosenkaia.

*Frode Frydenlund*

---

## Med Nidaros rett i kaia

Dette kunne vært en sørgelig beretning om en ødelagt seilsesong og en havarert vengbåt. Og der var vi noen timer også. Kanskje blir det en beretning om at det fins flaks og uflaks, gode hjelpere og at alt kan snu fra bunnløst uoverkommelig til dette skal vi klare. Og kanskje har vi lært noe også?

Som de fleste i båtmiljøet har fått med seg, er Nidaros lappa sammen etter båtbyggerkunstens regler, med blekk på skrog og forsterkninger i stevn, franskskruer og trekkfastolje. På tross av dette har Nidaros og det gode mannskapet gjennomført en lang sommerseilas og mange onsdagsseilinger etter ulykka. Som ansvarlig høveds og med kontroll over rorpinnen og gassen da det skjedde, skal jeg ta dere til Sør-Gjeslingan, en tidlig morgen fredag den 3. juli, på tur til Trænefestivalen. Etter 24 timers motorkjøring i nordavind og blankstilla over Folda, fornøyd med innsatsen og godt i rute for drømmeturen. Egentlig skulle vi ikke inn til "sentrum" av Sør-Gjeslingan. Egentlig hadde jeg funnet ei naturhavn baki været for å nyte frokostkaffen for anker. Men et sammentreff av uheldige omstendigheter (sett fra evalueringshodet som surra rundt og rundt et par dager etterpå) gjorde at vi litt over elleve om morgenen hadde kursen inn mot ei stor trekai. Alle (nesten) var kommet seg på beina etter ei natt med skiftarbeid.

Rolig inn mot kaia med tre par kyndige hender framme, klare til å ta i mot og sette fast. Kaia er høy og jeg legger rolig inn med stevnen mot for å dreie båten styrbord når vi nærmer oss. Noen ser at årene bør flyttes over på styrbord og jeg bakker forsiktig for å gi litt tid før kaia.

Ca 3-4 meter igjen. Ingen reaksjon på bakking, båten glir sakte mot kaia, jeg drar på full bakk og da skjer det. Nidaros akselererer, full fart framover, den har gått i gir. Fan satan – ta i mot – så smeller det. Toppen av stevn (lanterna) treffer tverrtreplanken i kaia, momentet er stort, stevn bøyer seg innover og rykkes litt opp i skjøten. To bord over vannlinja sprekker og festbeten rykkes delvis løs fra skroget på babord side.

Sjøl vurderingen, sjølforakten, gjennomgangen av egen reaksjon - burde jeg tatt høyde for at dette kunne skje? Burde jeg ikke hadde bedre margin? Hatt årer klare? Ikke stolt på bakken, motoren, giret? Dårlig sjømannskap? Ikke erfaren nok? Ansvar for båtlaget sin båt – ikke min båt. Så videre - turen, alle sin sommerferie, planene. Vil de tro på meg? At jeg virkelig bakka, at det er mulig. Hva kommer de erfarne sjømenn til å si, damer på sjøen. Fan. Litt tid, mer klartenkt, god støtte fra mannskapet – spesielt Frode. Få hodet på sporet, bli konstruktiv – se

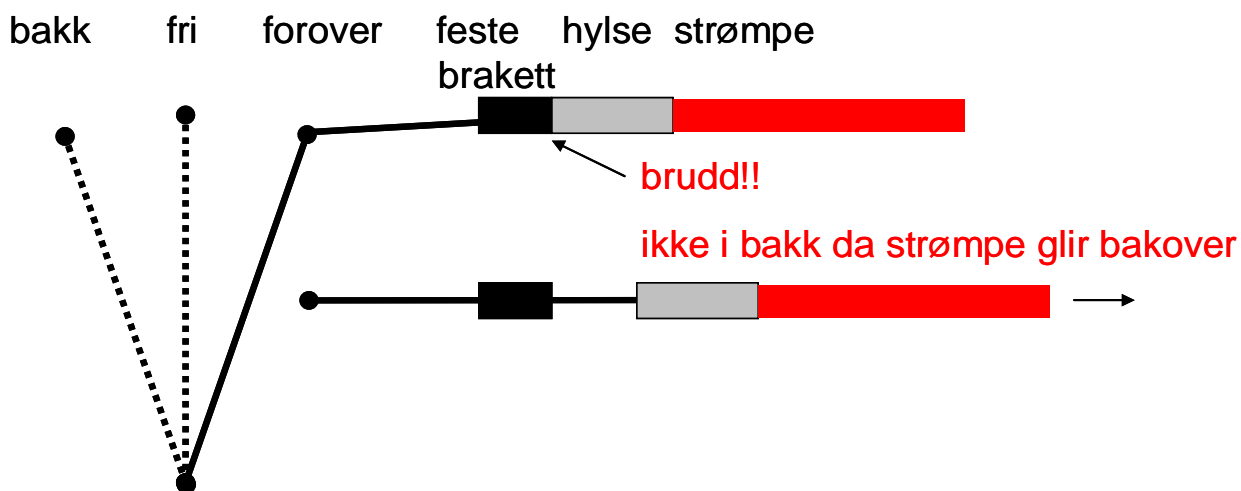
løsninger. Lure oss heim til Einar på Stadsbygd mens det enda er stille hav. Nedtur, en stor nedtur. Skal aldri mer være høvedsmann. Et lysglimt, flere lysglimt. En fantastisk redningsmann fra redningsselskapet med pappspiker og blekk. Positiv optimist. Einar vurderer pr MMS og telefon.

En båtbygger i Rørvik, fantastisk positiv sjel. Et mannskap som hadde trua og som holdt meg oppe når det var lengst nede. Sammen seila vi båten, forsiktig til Rørvik for vurdering. Nerver og gode samtaler. Klar for et debrifingsfyll og kanskje kan vi fortsette turen. Drømmen om å komme til Træna-festivalen med Nidaros.

Motormannen Frode tok roret og testa giret. Det funka dårlig, tilfeldig om det blei bakk eller gir, kun trekk i strømpen. Måtte få ut årer å komme oss til kai i en vedvarende nordavindskuling.

For alle de som tar og har ansvaret på en felleseid båt er det viktig at vi dyrker en kultur der det er rom for å "havne i uløkk" og har stell på forsikringene. Godt sjømannskap og kompetanse skal ivaretas og ansvaret for båt og mannskap ligger hos høvedsmannen. Men det fins flaks og uflaks, uheldige omstendigheter og en klisjé som at havet er lunefullt kan vel kanskje brukes i en sånn sammenheng. Vi som er høvedsmenn på Nidaros er ikke yrkessjømenn, det er alltid noe nytt å lære om havet, og en kan aldri bli erfaren nok.

*Figuren viser hvorfor giret ikke kom i bakk. Det var et brudd i hylsa som gjorde at den løsnet fra brakettfestet. Alt funker bra forover for da trekker vaieren giret til seg. Når en så vil bakke skal vaieren skyve giret i bakk. Her er det bare strømpen som bakker, mens giret står i forover som før.*



Det handler om å være ydmyk, ikke ta sjanser, men vi må være trygge på at vi er gode nok til det vi driver med. For min egen del skal jeg heller ikke la kjønsspøkelset ta overhånd på sjøtilliten og tenke for mye på konsekvensene av alle handlinger – etter at jeg kjørte Nidaros i kaia har jeg hørt utrolig mange gode historier fra erfarne hårete mannfolk med stor sjøtillit som har møtt kaier og skjær på ulike måter. Velkommen i klubben. Åpenhet rundt de feil vi gjør vil gi oss bedre rom for læring. Et forum for utveksling av dårlige erfaringer! Men ta ansvar skal vi fortsatt gjøre. Og sats på flytebrygger og årer, det er enklest. Til slutt: Nidaros er forsikret i TrygVesta. Båten blir reparert på Stadsbygd i vinter og skaden dekkes av forsikringen med en egenandel.

*Ingunn Limstrand.*

---

## Seilkurs med Kjetil Sildnes 5 – 6. sept.

Denne gang var vi så heldig å få Kjetil Sildnes som instruktør for vårt årlige seilkurs. Kjetil har mange års erfaring fra råseiling. Kjetil er også nyansatt som seilinglærer ved Fosen Folkehøgskole fra høsten 2009.

Deltakerne hadde litt forskjellig bakgrunn. Noen av oss hadde seilt en del tidligere, mens andre var helt ferske. Mye av instruksjonen gikk også på engelsk, siden to av deltakerne var mer komfortable med engelsk enn norsk.

### Lørdag

Etter en liten time med kaffe og litt bli-kjent-prating, tok Kjetil oss med på en gjennomgang av båtens sentale seilingsattributter og en liten dose seilteori. Vi konkluderte med en to-punktsliste for hva man trenger å beherske for å kunne seile:

- ⑩ Man må vite hvor vinden kommer fra
- ⑩ Man må vite hvordan seilet fungerer

Deretter bar det ut på fjorden for å teste ut

teorien i praksis. Kjetil henviste oss til hver vår plass, hvorpå vi prøvde oss på stagvendinger. Det gikk i grunn over all forventning – alle lærte fort, og vi fikk godt tak på kunsten.

Etter at stagvendingen satt i kroppen, gikk vi igang med kuvendinger. Kuvending – å sette bakenden mot vinden, slik kua gjør i sørvesten - er en veldig safe måte å vende på. Det nærmeste man kommer kritisk punkt i en kuvending er tidspunktet for frigjøring og setting av hals. Etter litt terping på dette satt også kuvendinga i kroppen. Ihvertfall bicepsen.



*Anika og Bjørn lærer navigasjon*

Sikkerhet og forberedelse på eventualiteter er viktig. Mann-over-bord – MOB – er en obligatorisk øvelse. Kjetil kastet en fender i le, en person festet og holdt blikket på fenderen, mens vi andre styrte båten og gjorde klar for vending. På andre forsøk var fenderen ombord igjen. Ikke værst.

Et annet viktig sikkerhetsaspekt er ferdigheter i klatring av vant. Kjetil demonstrerte hvordan man kan klatre i vanta på en god måte. Med god teknikk er dette en overkommelig ferdighet for de aller fleste. Denne ferdigheten kan komme til god nytte den dagen toppseildraget eller annet rigg-tau ramler ut av blokka si. Et godt tips her er å være utstyrt med høye gummistøvler, slik at friksjonen mellom støvel og vant blir maksimal. Da er det mulig å klatre vant slik montører klatrer lyktestolper.

Hva gjør man den dagen roret svikter oss helt? Er det mulig å styre båten uten ror?

Ved å flytte den levende ballasten – kjøttvekta – framover eller bakover, kan vi få båten til å oppføre seg slik vi ønsker. Flytter vi tyngden framover, blir båten mer logjerring; flytter vi oss bakover, blir båten mer avfeldig/legjerring. På den måten er det mulig å øve innflytelse på båtens kurs, ihvertfall i ikke altfor sterk vind.

Vi var velsignet med god seilvind hele lørdagen.



*Kjetil demonstrer klatring i rigg*

### Søndag

I løpet av natten hadde vinden spaknet. Etter en solid kopp kaffe bar det til havs igjen. Vi startet med å repetere stagvendinger og fortsatte med noen flere kuvendinger.

Stormen som vi hadde bestilt, lot vente på seg. Vi tok derfor forestillingsevnen til anvendelse og så for oss brottsjører på alle bauger og kanter, og uling i mast og rigg, for nå skulle vi øve på å ta søft og sette klør.

Vi gikk systematisk fram. Første søft, andre søft, første klo, andre klo, tredje klo, helt til seilføringen var på sitt minimale og det ikke var mulig å redusere seilarealet mer.

Etterhvert løyet stormen, og vi tok ut tredje klo, andre klo, første klo, tok ihop, tok ut andre søft, tok ut første søft, for tilslutt å ende opp med full seilføring igjen.

I hvilken rekkefølge bør man ta søft og sette klør? Er rekkefølgen likegyldig? Når det blåser opp og man ser seg nødt til å redusere seilføringen, er det en stor fordel – ja, det kan til og med være helt avgjørende – å starte med å ta søft \*før\* man setter klør. Når man kommer i en

trengt situasjon og er helt avhengig av å kunne holde høyden, og samtidig er nødt til å redusere seilføringen, er det ikke sikkert man har tid til å ta søft (sammenlignet med å sette klør, så er søfting en tidkrevende operasjon). Da er det nok å sette en klo eller to – uten å være nødt til å ta ihop–ta søft–heise seil, og man slipper å tape høyde. Så konklusjonen er, «Hvordan man reduserer seilføringen er ikke likegyldig». Eller enklere sagt; «Vi tar søft før vi setter klør».



*Maksimalt redusert seilføring (to søft og tre klør)*

Vi fikk også et lite kurs i vedlikehold av båt og rigg. Draget var litt langt, og ble kappet og taklet, halsen var litt løs, og ble bendslet. For å øke levetiden på løpende rigg, er det viktig å smøre alle blokker og hull hvor riggen løper. En god dose talg gjør at tauet løper lett og godt.

Undertegnende takker for flott gjennomført seilkurs og håper at enda flere melder seg på til neste år. Kanskje Kjetil har muligheten også neste år. Da hadde det kanskje også vært mulig å arrangere et kurs for litt mer øvede, med for eksempel seiling i kuling (og mørke). Det kunne ihvertfall undertegnende tenkt seg å prøve

*Håkon Solberg*



## Nidaros produdly presents: "Litj-Kark"

### *Ny pram til Nidaros*

Nidaros-prammen "Kark" er nå byttet ut med en mindre og betydelig lettere utgave. I tillegg til at ny-prammen er lettere, får den plass mellom vant og kartkiste, noe som frigjør plass på dekk.

### *Litt om bakgrunnen*

"Kark" - Nidaros faste følgesvenn i flere år – er en solid og rommelig pram, og har tjenestegjort for Nidaros med trofasthet og dugleik. Med tiden har det ytret seg et ønske om en pram som var lettere å løfte ut og inn av Nidaros, og som tok mindre plass på dekk.

Det har i en lengre periode vært jobbet for at Nidaros skulle få en mindre og lettere pram. Etter avtale mellom styret i Nidaros og Håkon Solberg – elev ved båtbyggingslinja ved Fosen Folkehøgskole - ble det igangsatt bygging av ny pram ved årskiftet 08/09. Målet var å få den ferdigstilt til sommerseilasen 2009.

Prammen ble påbegynt på Fosen Folkehøgskole. Ved skoleslutt var botten - minus bottenband - lagt. Med overlegg ble prammen bygget i en mobil ramme. Dette gjorde det mulig å ta den med hjem til Frei hvor båtbyggeren har sitt båtskott (sin fars garasje). Her ble rammeverket naglet fast til takstolene. I løpet av 3 intensive uker i juni ble prammen ferdigstilt.



*Botten er ferdig*

### *Konstruksjonen*

Prammen er plattgattet i begge ender, dvs. den har speil framme og bak. Når det gjelder utformingen i botten, så er prammen - i motsetning til mange andre "åfjordsprammer" - bygd på gammelmåten, dvs. kjølbordet er plassert under den første bordgangen. Dette gjør det enklere å skifte ut kjølbordet. Prammen har firkantede tollepinner, noen som er et mer eller mindre trøndersk fenomen (det mener ihvertfall møringer). Det meste av treverket er Fosen-gran. Banda er av furu, mens tollegang og tollepinner er av bjørk.



*Prammen har fått sitt første strøk med supertjære*  
Søm og spiker er kobber. Ellers er det brukt mye messingskruer til festing av esing og tofter. Dersom man senere ønsker å skifte ut søm/spiker, er det viktig at dette er av samme metall som er i båten fra før. Det må med andre ord ikke benyttes galvanisert jern i prammen. Galvanisk tæring vil med tiden sørge for at jernet tæres bort. Kobber/messing er et edlere metall enn jern (er lengre "oppe" i spenningsrekka), dvs. kobberet/messingen "spiser" av jernet.

### *I bruk*

For å få plass mellom vant og kartkiste - som var et ønske fra Nidaros - har båtbyggeren vært nødt til å gjøre et kompromiss mellom bæreevne og størrelse.



Første prøvetur i fjære

Bærevnen er selvsagt ikke den samme som med "Gammel-kark". I rolig sjø bærer prammen greit to personer. Med fordel kan den tyngste personen plasseres på ro-tofta. Da ligger prammen rettere i vannet. Dersom man er to personer og har med bagasje av litt tyngde, kan denne med fordel plasseres i framskotten. Med en normal dose årvåkenhet og litt tilvending håper jeg de aller fleste kan mestre å manøvrere båten under de fleste forhold. I grov sjø anbefales varping (å ro ut dregg/anker) å gjøres av en person.

Den lille tyngden gjør at en person alene ikke har noen problemer med å ta prammen ut og inn av Nidaros.



### Vedlikehold

Etter oppsett og noen uker med god tørk, må prammen settes inn med et par strøk tjæra (tynnet med rødsprit eller terpentin). Innsettingen bør uansett skje i god tid før utsett, slik at tjæra rekker å trekke godt inn i trekverket. Dette er viktig både for bevaring av treverket og rask trutning når den kommer på vatnet igjen.

Sprekker i bordgangene – som vil komme

før eller senere – kan i nødsfall tettes med fett (f. eks. margarin eller talg), eller spesialmiddelet Farm 100. En bedre, og mer permanent løsning, kan være lusing av sprekken, dvs. utfresing med påfølgende innliming (epoxy) av en passende trebit. Et annet alternativ er å stifte på en bot.

Båtbyggeren ønsker lykke til med bruken av sitt første flytende bygg, og håper at prammen blir brukt mye og godt! Båtbyggeren håper det blir like gøy å bruke den som det har vært å bygge den!

*Håkon Solberg*

---

## Dynamo

Dynamoen på Nidaros har ikke vært helt god i år. Og den hadde litt rusktendenser i fjor høst også.

Nå er den skiftet ut med en ny en og vi håper dette skal fungere framover. Begge boltene som fester dynamoen har vært knekt tidligere. For å unngå hard belastning bør viftereima ikke strammes for mye. Den er ikke så stram nå, men si fra hvis den skulle slure.

*Frode Frydenlund*

---

## Nytt el-anlegg på Nidaros

Superelektriker Ivar har laga nytt el-anlegg på Nidaros! Batteriene er nå plassert inni vengen på styrbord side under benken, og det er laget et nytt bryterpanel DER ALLE BRYTERE SKAL SLÅS PÅ NÅR MAN GÅR OMBORD OG AV NÅR MAN FORLATER BÅTEN!

Se forklaring fra Ivar under:

jeg har montert **3 hovedbrytere** inne i vengen, på ei treplate montert mellom stopphendel for motor og sikringstavla. Den **øverste er + for sikringstavla**, den i **midten er felles minusbryter for sikringstavla og motoren**, og den

**nederste er + for motoren.** Det vil si at den midterste må stå på enten vi skal starte motor eller tenne ankerlanterne, men prosedyren blir å slå på alle tre når en entrer båten, og så å slå dem av når en forlater den.

Videre er det lagt opp direkte strøm for lensepumpa, pumpa virker når alle bryterne er avslått, **en må bare huske å slå på bryteren for pumpa på pumpetablået, veldig viktig!!**

**Jeg er også ferdig med å merke og henge bryterknappene i hyssing, men jeg er ikke ferdig med å finne ut av koblinga mellom startbryter og dynamo,- nemlig!**

*Ivar Soknes*

---

## Konkurransse:

Et oppmerksomt medlem i Nidaros båtlag har funnet følgende bilde på wikipedia ([http://nn.wikipedia.org/wiki/Styre\\_på\\_båt](http://nn.wikipedia.org/wiki/Styre_på_båt)):



Dette er vi selvfølgelig veldig fornøyd med... men også lidt nysgjerrige.

**Er det noen som ved hvem som har tatt bildet og hvordan det er endt på Wikipedia?**

Det beste svaret vil bli premiært fyrstelig på årsmøtet!

### Styret i Nidaros:

**Berit Fønnes, leder**

Adresse: Åengveien 17, 7020 Trondh.  
Telefon: 73528458 (p) 99012583 (mobil)

E-post: [beritfonnes@gmail.com](mailto:beritfonnes@gmail.com)

**Sigurd Bjørke, kasserer**

Adresse: Roald Amundsens vei, 7018 Trondh.

Telefon: 73518583 (p), 99630906 (mobil)

E-post: [sigurdbj@gmail.com](mailto:sigurdbj@gmail.com)

**Ingunn Limstrand, båtansvarlig**

Adresse: Nøst, 7100 Rissa  
Telefon: 91577096 (mobil)

E-post: [ingunn.limstrand@norkart.no](mailto:ingunn.limstrand@norkart.no)

**Signe Christensen-Dalgaard, sekretær**

Adresse: Øvre Vikaraunet 13, 7057 Jonsvatnet

Telefon: 94542407 (mobil)

E-post: [signe.dalsgaard@nina.no](mailto:signe.dalsgaard@nina.no)

**Håkon Solberg, web-ansvarlig**

Adresse: Fosen Folkehøgskole, 7100 Rissa

Telefon: 92661156

E-post: [hakonsol@gmail.com](mailto:hakonsol@gmail.com)