

550 sider håndskrevet basiskunnskap



TEKST OG FOTO: INGAR SAGEDAL BIE

- Jeg skrev boken fordi jeg så behovet. Spesielt mange unge har lyst til å lære, og da må man trene hjernen. Det er også slik at mange skrur på hobbybasis, og kan være ganske dyktige på enkelte ting. Andre unge har ikke fått læreplass, kanskje på grunn av dårlige teorikarakterer. Disse kan likevel bli dyktige mekanikere, sier Jan Arne Markussen. Boken han snakker om er en sjeldenhet i dataalderen, en håndskrevet bok i A4-format, tettskrevet med mengder av illustrasjoner. 550 sider om mye av det man kan regne med å komme borti hvis man liker å skru på bil eller båt. På første side i boken står det: «Jan Arne Markussen forteller/snakker om klassiske bil- og båtmotorer.»

- Når trangen til å gjøre noe blir større enn lysten til å la være, hva skal man da gjøre, spør Markussen, og har naturligvis svaret. Svaret koster kroner 600,-, penger som går til å trykke nye opplag. Eventuelt går de til noen gode formål hvis det skulle bli overskudd av prosjektet. Markussen driver ikke butikk lenger. Han er ufør etter at kroppen sa stopp. Et langt liv som mekaniker, først i farens og onkelens bedrift, og senere med egen virksomhet, har tatt på. De siste årene har det vært arbeidet med penn og papir samt litt drofting av forskjellige problemer med mekanikervenner som har tatt opp tiden. En av disse vennene er Geir Phillips, som har hobby-

verksted i garasjen sin i Fyllingsdalen i utkanten av Bergen. Vi har tatt turen til Phillips for å ha et passende sted å gjøre intervjuet i, et sted der Markussen kan føle seg litt hjemme, nå som han ikke lenger har eget verksted.

BEDRE ENN FABRIKKENE. - Det er så mye viswas om trimming av motorer, sier Phillips ivrig, straks han har fått rygget ut Daimleren og gitt litt bedre plass inne i verkstedet. På en spesiell ramme holder han på å montere karosseridelene til en Jaguar E Type. Han har bygget opp en slik tidligere, et riktig prakt eksempel som nå eies av kaffekonge og tidligere «borgermester» Herman Friele. Denne bilen er et prosjekt som Phillips kanskje ikke er helt komfortabel med å ha startet på. Som Markussen har han store ambisjoner når han starter med noe, og da tar det lang tid.

- Mange tror at de ikke kan gjøre det bedre enn fabrikkene, men det er ikke riktig. Det vet fabrikkene også. De er opptatt av at det skal være rimelig å produsere, og da går det på bekostning av kvalitet, sier Phillips.

- Det skal ha en viss varighet, de vil jo at vi skal kjøpe nytt, legger Markussen til.

- Ved å tilsette molybden i stålet kunne karosseriene blitt tilnærmet rustfrie, men det gjør de ikke, for de skal jo ha en gren å sitte på, sier Phillips tørt.

- Ford var opptatt av kvalitet. De utviklet svært gode støpte legeringer som var rimelige å produsere. Chevro-

Et stempel i hendene på en ekspert, Jan Arne Markussen. Her sammen med eieren av stempelet, Geir Phillips.



Mekanikeren Jan Arne Markussen kan ikke lenger skru i motorer, så derfor deler han heller kunnskapen sin gjennom 550 håndskrevne lærebok-sider.

let kom ut med en billig, genial og enkel V-8-motor, the «Chevy Small Block», som har vist seg å være veldig holdbar, sier Markussen om ett av unntakene. Det er ikke minst eiere av slike som kan ha nytte og glede av boken hans, «Ka è det? Det è vri!». Med den tittelen sikter forfatteren til vrिमomentet (dreiemomentet), det som det hele handler om, eller dreier seg om.

BERGENSK. - Det er jo et protestskriv dette, sier Phillips og peker på boken. Han synes han hører mye sinnsykt dumt om å «høvle toppen» og slikt. De to mekanikerne, den ene egentlig typograf og nå hobbymekaniker med svært avanserte prosjekter på gang, den andre utdannet og med lang yrkeserfaring bak seg, prater til hverandre og over hverandre på velklingende bergensk. Det er i perioder vanskelig å slippe til med spørsmål og enda vanskeligere å prøve å lede samtalen i noen spesiell retning. Interessant er det likevel, selv for en som bare åpner motorlokket for å fylle spylevæske, for engasjementet til de to er forfriskende. Det bringer tankene tilbake til ønskekonserter og sangen: «Og har du en hobby som du er blitt glad i, da trenger du ikke å kjede deg mer».

- Det er mye leamikk som lages av ingeniører. For eksempel marinemotorer som har konstruksjoner som ikke egner seg for sjø og salt. Lufftiltre som tetter seg når blant annet saltholdig luft suges inn. Marinemotorer får i det hele tatt mer bank enn bilmotorer som gears og tilpasses terrenget, og generelt kjøres med mindre belastning. Det er viktig å være ydmyk, både for meg og andre. Dette er komplekst stoff. Jeg har vært sakyndig i rettssaker der det har vist seg at store firmaer har tatt feil. I mitt eget firma har det ikke vært snakk om å bli rik, men å gjøre ting ordentlig. Selv om vi syntes at kundene brukte pengene sine på dårlige produkter, forsøkte vi heller å utbedre dem i stedet for å rakke ned på dem, sier Markussen. I boken kan den båtinteresserte lese om dieselmotorer, turbolading, gir, hekkagregater, propeller, ror, hvordan vi velger propellstørrelse og så videre.

MARKUSSEN MEKANISKE. - Markussen har hatt godt ord på seg, sier Phillips. Han ga i sin tid råd til Markussen om å skaffe seg et 800-nummer slik at han ikke skulle bruke for mye tid på å gi råd i øst og vest.

- Hvis bare folk kunne høre etter. Jeg brukte å si at hvis folk ba om velsignelse for det gale de hadde tenkt å gjøre med motorene sine, kunne de heller henvende seg til kirken. Da var jeg frekk, fikk jeg høre, er betraktningen Markussen gjør seg.

- Jeg er kjevhendt, men høyrehånden er likevel brukt mye til å dra til store bolter og slikt. Nå er den hånden ubrukelig og jeg er ufør, men venstrehånden fungerer til skriving, sier Markussen. Førsteopplaget på 250 eksemplarer er snart utsolgt, noe som tyder på at mange setter pris på Markussens venstrehånd.

I boken er det en klar pedagogikk. Leseren oppmuntres: «Slapp av, dette forklares videre mange steder i boken, du forstår det etter hvert.». Formen er muntlig og uhøytidelig. Illustrasjonene er mange og detaljerte.



Forfatteren tror på å gjøre det interessant for den som vil lære, og på å uttrykke seg folkelig. Han har tro på folks evner.

- Jeg var i ferd med å begynne på Kunst- og håndverkskolen. Skulle levere oppgaven til opptaksprøven, en tegning av en hånd, et vinglass og en kaffekopp. Tre blyanttegninger. Jeg hadde kommet inn greit, men så møtte jeg tre studenter i trappen. De var kledd i poncho og ellers ganske så outrerte klær, noe som fikk meg til å snu. «Sånn vil ikke jeg bli!», tenkte jeg. Jeg var 16 år og fikk litt kjeft av min far da jeg kom hjem. Min søster er kunstner, men jeg begynte altså på verkstedet hos min far og onkel da jeg var 16. Jeg ville skru med en gang, men måtte gå gradene, så jeg feiet, vasket deler, ryddet og løp ærend, forteller Markussen.

KALDSTART. - En motor som kjøres for snilt blir ikke varmet nok opp og det blir kaldkorrosjon i sylindere. Sot sliter også ut sylindere. En kaldstart sliter like mye som en biltur på 50 mil, så motorvarmer er god økonomi. I marinemotorer er det en fordel at vannet som går inn i motoren har minst mulig forskjell i temperaturen fra vannet som går ut. Dette oppnås blant annet ved hurtig sirkulasjon. I boka forklarer jeg hvordan en treveis termostatregulering blander kjølt vann med varmt vann. Dette gir mindre stress i motoren og gir den lenger levetid og bedre effekt, forklarer Markussen. Han har tro på at kunnskap øker sikkerheten.

- Jeg har sett menn dra ut med båt uten å vite hva de gjør. Dette har fått meg til å tro at det er en gud eller noe. Noen holder visst en hånd over de uskyldige som er med disse mennene, for hvorfor det ikke oftere går galt, det forstår ikke jeg, sier Markussen.

På vei fra garasjeverkstedet til Geir Phillips i Fyllingsdalen kommer vi forbi kontorene til Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi AS, rederiet som står bak den rekordstore donasjonen til Redningsselskapet.

- Kristian Gerhard Jebsen ringte meg en gang. Han hadde en 40 fots Fjord Consul som hadde ligget ubrukt i flere sesonger og som han ønsket gjennomgått for eventuelle utbedringer. Han hadde tenkt at ansatte i rederiet skulle få benytte den. Jeg dro og så på den og ringte tilbake med en lang liste foran meg. «Dette blir nok litt dyrt.», sa jeg, hvorpå Jebsen svarte: «Nå har jeg en del verktøy, så jeg kan kanskje få noen av folkene mine til å hjelpe meg med å fikse den?» «Nå skal De høre, Jebsen.», sa jeg, «Jeg har båt, så nå har jeg tenkt å bli skipsreder!». «Jeg tar poenget Deres, Markussen. Gjør det som må gjøres De.», forteller en fornøyd Markussen.

Boken kan bestilles hos Jan Arne Markussen, tlf 900 28 629

Boken er en sjeldenhet i dataalderen, en håndskrevet bok i A4-format, tettskrevet med mengder av illustrasjoner.

Jan Arne Markussen med eksemplar av «Ka è det? Det è vri!»

