



# SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

November 2021

Utgave nr. 114  
Opplag 300



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB:  
*"Unike fartøyer"*



[www.nmsk.no](http://www.nmsk.no)

# SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



Redaktør  
Arnulf Wibe  
[arnulf.wibe@online.no](mailto:arnulf.wibe@online.no)

**Forsidebilde:**

«Far og sønn» - Kutterne Skarv («Lille Ruth») (27') og Ruth (43') tøffer mot Sandefjord

## Innhold

- s 3 Formannens hjørne
- s 4-7 NMSK regionale aktiviteter
- s 8 NMSK medlemstur til Skagen 2022
- s 9 Slipp roret, mann!
- s 10-11 AXEL
- s 12-13 Agders uthavner i verdensklasse
- s 14-17 Drømmen om Frimann
- s 18-19 FRØYDIS
- s 20-21 Motorhistorie: Brødrene Klemsdal
- s 22-23 Kanaltur Norge-Sverige i 2022?
- S 24-25 Oslo Maritime Kulturhavn
- s 26-30 Reisebrev: «Kurs mot Troms»
- s 31 Årsmøtet 2021 i NMSK
- s 32 Nye medlemsbåter mars-oktober 2021
- s 33 Profilerings av NMSK
- s 34 Barnas side og maritim kryssord
- s 35 Nest sist
- s 36 Styre og stell

# Formannens hjørne

---

Kjære medlemmer. Nå legger vi bak oss to år med Corona, og akkurat i det jeg skulle til å skrive at jeg håper vi alle får et koronafritt 2022 tikker det inn nyhetsvarsel på mobilen om at regjeringen innfører nye restriksjoner, -igjen...

Sommeren 2020 og 2021 har ikke blitt som alle andre somre. Båtbransjen går bedre enn på mange år, nye og brukte båter omsettes i svimlende fart, og på sjøen møter man både nye og gamle båtfolk i tusentall. Vår langstrakte kyst, som medregnet alle øyer består av ca. 100.000 km kystlinje, har i år vært mer befolket og navigert enn noen gang tidligere. Heldige er vi her i Norge som, når reiserestriksjonene tvinger oss til å Norgesferie, kan oppleve vår fantastiske kystlinje og alt den har å by på. Jeg tror rekrutteringen til båtlivet ikke kun er et blaff, og jeg tror vi fortsatt kommer til å oppleve flere båtfolk på sjøen i årene fremover.

Våre medlemsfartøy er for det meste gamle travere langs kysten. Dessverre blir det ikke flere av dem ettersom årene går, men det er allikevel meget hyggelig å oppleve at entusiasmen og oppslutningen rundt Norsk

Motorskøyteklubb er økende hvert år. Vi får stadig flere medlemmer, i hovedsak skipperer med eget fartøy men også personer uten båt som ønsker å støtte opp om klubben. Jeg håper oppriktig at det blir mulig å gjennomføre medlemsaktiviteter neste år, nå som det er gått 2 år med reduserte muligheter for treff, samlinger og annet. Styret er i gang med optimistisk planlegging for neste år, med regionale vårsamlinger, samseilinger til Forbundet Kystens Landsstevne på Bragdøya, regionale høstsamlinger, Akershusstevne, samt oppfordrer til samkoordinering av deltagelse på trebåtfestivaler og annet langs kysten. Årsmøtet i NMSK er berammet til lørdag 5.mars, med påfølgende stor årsmiddag og -fest samme kveld. Lokalet for årsfesten blir Skur 28 på Akershuskaia i Oslo. Her er det mulig å ankomme med eget fartøy hvis man ønsker, og kanskje blir det mulighet for innlosjering av tilreisende i enkelte av fartøyene. Ta kontakt med styret dersom du ønsker å høre mer om slike muligheter. Uansett håper jeg at du allerede nå holder av datoen 5.mars, og melder deg på så snart vi åpner for påmelding.

Jeg oppfordrer samtidig alle våre medlemmer, og våre lokale «ambassadører» i regionene, til å sende inn bilder, tekst og historier til Skipperpostens redaktør Arnulf. Kontaktinfo finner du på baksiden av Skipperposten. Facebooksiden fungerer utmerket, og er et levende bevis på interessen for våre fartøy og klubbens virke. Det er morsomt å følge nesten daglige oppdateringer, bilder, spørsmål og kommentarer. I motsetning til en del andre grupper på sosiale medier synes jeg det er ekstra hyggelig å erfare at NMSK-medlemmer og følgerne på Facebookgruppen i all hovedsak oppfører seg fint overfor hverandre også i det digitale. La oss fortsette å dyrke interessen og formidle historien til våre unike fartøyer!

Så vil jeg benytte muligheten for å ønske dere en riktig god adventstid, og God Jul når den tid kommer.

*Thomas Nicolai Bjønness*



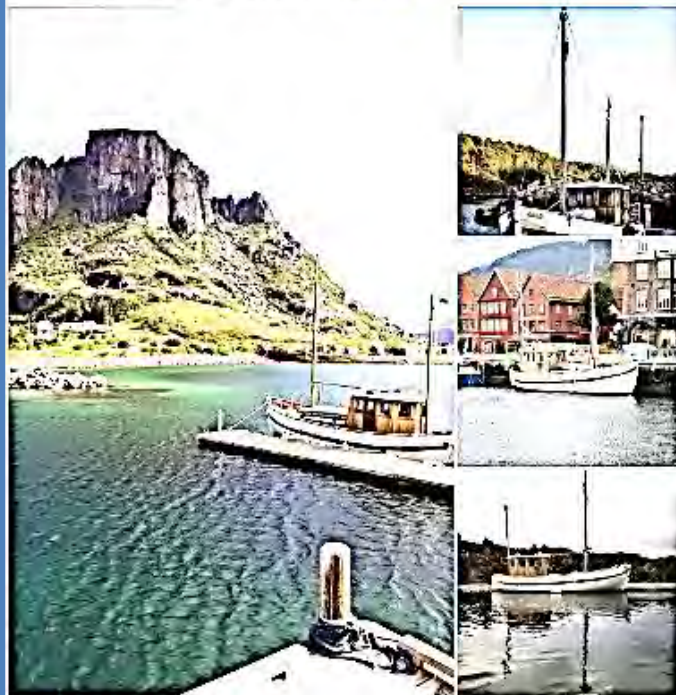
# NMSK regionalt



## Vestland og Rogaland

Jonny Skråmestø er her: Skråmestø, Hordaland, Norway. 21. oktober kl. 09:15 · 🌐

Hei. Da er jeg blitt eiger av denne skøyta 🙌



👍 129

14 kommentarer

👍 Liker

💬 Kommenter

Vis 9 kommentarer til

Alle kommentarer ▾

Knut Haakon Lilleby 🌐 Jonny Skråmestø Magne Løkkeberg kan vel alt om den båten. Du har jo kontakt med han?

Liker · 5 svar · 2 u

Jonny Skråmestø · Forfatter  
Knut Haakon Lilleby Jeg har snakket med Magne

MK Frimann 22. oktober kl. 20:45 · 🌐

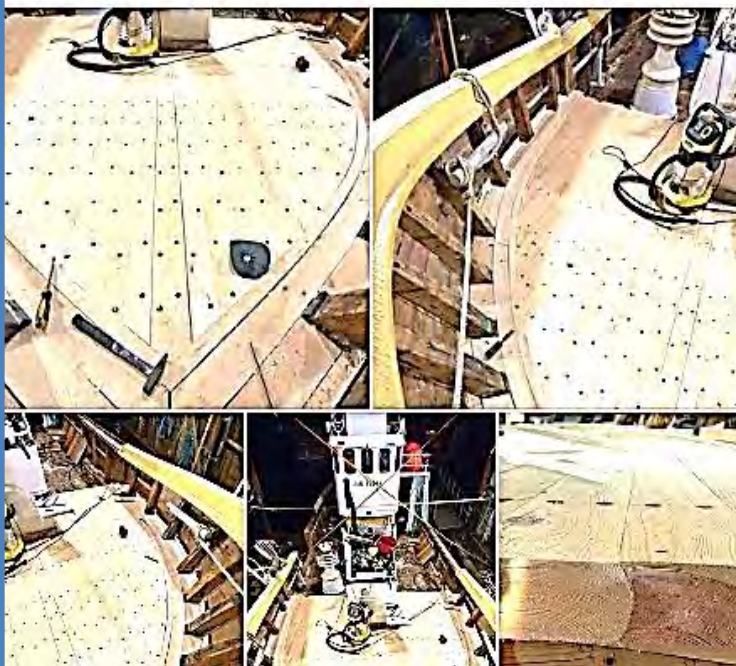
God helg frå Mosterhamn 🍁  
👤 Kasper Holme Mæland



Chris Martin Erstad har delt et innlegg.

6. oktober · 🌐

Jan Bjørn hjå skipstømraren på Sagvåg 🙌



Karl Pudik har delt et innlegg.

10. oktober kl. 23:16 · 🌐



Karl Pudik

10. oktober kl. 23:15 · 🌐

For nøyaktig 80 år siden, den 11. oktober 1941 flyktet 19 personer med Sjøleik fra Tananger til Skottland. Alle fikk utdanning, og gjorde sin innsats for Norges frigjøring.

Vi venter spent på boka om denne ferden, samt fortellinger om de enkeltes historie og skjebne. Den ble dessverre ikke ferdig til 80-års dagen. Likeså måtte vi avstå fra en større tilstelning pga. høstferie...

Les mere her:

<http://lokhistorie.sola.kommune.no/TanangersM.../sjoleik.htm>

# NMSK regionalt

## Møre, Romsdal, Trøndelag, Nordland



Tarjei Vikan

3. november kl. 18:37 · 🌐

Den gamle fiskebåten fisker fortsatt godt 😊



NMSK-skøyta Frøyskjær observert av en «søring», i vakre Meløy på Helgeland



Thomas Nicolai Bjonness

Administrator +1 · 26. oktober kl. 18:22 · 🌐

Vært innom Mellemervertet i Kristiansund i dag. Godt å se at gamlebåten min MK Bjugnskjær har det godt i ny eiers hender. Fant også et artig oversiktsbilde fra da Sildeflåten lå i Kristiansund klare for å dra ut på feltet.📍



Thomas Nicolai Bjonness

Administrator +1 · 25. oktober kl. 21:47 · 🌐

Flotte Solfrid i Molde havn i kveld



Georg Johansen

+1 · 23. oktober kl. 18:21 · 🌐

Besøk Havlyd i kveld. nydelig båt



Erling Blindheimsvik er her: Ellingsøya.

+1 · 6. november kl. 09:01 · 🌐

Soloppgang en regntung høstmorgen på skøytebrygga Ellingsøya.



👍👍 65

1 kommentar

# NMSK regionalt

## Agder-Telemark-Vestfold



Torolf Stenersen

22. oktober kl. 21:35

Et lite innlegg fra Vestfold; Sandefjord og Fjærholmen. Alltid litt vemodig når skuta dekkes til for vinteren. Ruth før og etter. Desto MYE mere artig å besøke Fjærholmen på en fredag. Skulle bare innom for en kaffe hos Tor Anders på Solbris, etter befaring på Nøtterøy. Og da gikk jo resten av dagen der... Mye morsommere det enn å ruse tilbake til kontoret 😊



«Ut på tur. Aldri sur!»  
Mannskap på LYDERHOLM



Jorun C. Krüger

4. juli

Min første tur som kaptein på M/K Solbris uten Tor Anders. Han er ombord i båten til høyre. Vi fortøyde trygt ved slippen på Engelsviken og passasjerene var fornøyde ⚓



Jorun C. Krüger

23. juli

Hyggelig møte mellom tre medlemsbåter i NMSK, Solbris, Gundvor og Traust.

Foto: Siw Benonisen.



RS Aril og RS Torungen møttes på beredskapsbrygga i Lillesand

# NMSK regionalt

## Viken



Knut Haakon Lilleby  
19. september

En flott helg på Nord-koster har det vært 😊



May-Britt Kjeldsen  
17. september

Risør skøyter på NMSK treff på Koster: Risøy, Svan og Traust.



Bjørn-Erik Enge  
20. oktober kl. 14:52

En fantastisk dag på fjorden 😊



Espen Eggen  
30. september

Første del av restaurering av Frille ferdig. Er nå pakket inn og nesten klar for sjøsetting våren 2022. I vinter skal det oljes innvendig, motor males opp og nytt elektrisk anlegg ++



Torolf Stenersen  
22. oktober kl. 21:35

Et lite innlegg fra Vestfold; Sandefjord og Fjærholmen. Alltid litt vemodig når skuta dekkes til for vinteren. Ruth før og etter. Desto MYE mere artig å besøke Fjærholmen på en fredag. Skulle bare innom for en kaffe hos Tor Anders på Solbris, etter befaring på Nøtterøy. Og da gikk jo resten av dagen der... Mye morsommere det enn å ruse tilbake til kontoret 😊



# NMSK til Skagen vinteren 2022

Styret i NMSK arbeider (nov21) med en invitasjon til en faglig og sosial vintertur til Skagen/ Danmark før påsken 2022.

Formålet er å samle så NMSK medlemmer og partnere, som er interessert i sosialt- og båtkulturelt samvær – i tiden når båtlivet for mange av oss er i dvale.

«**MASKINRUMMET**» er et helt nytt maritimt museum i Skagen. En NMSK-tur dit er relativt oppnåelig/enkelt for mange medlemmer. Reisen og stedet er godt egnet for formålet:

«Her kan du oppleve en imponerende samling af historiske genstande, der gennem tiden har været brugt i fiskeriet. I udstillingen kan du se gamle joller, gamle motorer og fiskerieffekter, som kan give dig et indblik i, hvordan fiskerlivet har set ud gennem årtier.

Maskinrummet åbnede første i maj 2021, og de mange entusiaster der står bag museet har selv været med til at prøvekjøre og opsætte de gamle motorer, der alle har gennemgået en omfattende renovering, før de er blevet udstillingseffekter på det museet.

På dage hvor vejret tillader, er det muligt at nogle af de gamle motorer startes op, så du kan få en fornemmelse af den lyd, der har været fiskernes faste følgesvend på havet.

Glæd dig til en spændende oplevelse når du bliver taget tilbage i tiden på Maskinrummet».

<https://www.toppenafdanmark.dk/skagen/se-oplev/maskinrummet>



## MASKINRUMMET

Maskinrummet er et helt nyt maritimt museum i Skagen

## Reise, overnatting og måltider

Den enkelte må bestille- og står selv økonomisk ansvarlig for reise og overnattinger. Styret vil komme med en anbefaling på hotelrom i Skagen, som blir holdt av en periode. (Prisene ligger nov21 på ca. NOK 1.000 pr natt for dobbeltrom).

Museumsbesøket og felles måltider i Skagen organiseres av styret. Mat og drikke betales av den enkelte, mens museumsbesøket sponses av NMSK.

## Transport (forslag)

- Båt til **Hirtshals**, fra Bergen/Stavanger/Kristiansand/Larvik/Langesund/Oslo
- Båt til **Fredrikshavn** fra Oslo
- Tog til **Skagen** fra Fredrikshavn (37 min)
- Tog til **Skagen** fra Hirtshals via Fredrikshavn (ca 2t)

## PÅMELDING:

Meld interesse til [post@nmsk.no](mailto:post@nmsk.no), så vil du bli kontaktet for påmelding når detaljene er klare.

For øvrig: følg med på Facebooksiden til NMSK der program og påmeldingsdetaljer blir presentert, etter hvert.



# Slipp roret, mann!

- Av Jorun C. Krüger -

Redningsselskapet holder kurs for damer, jenter og kjerringer. Det heter «Ta roret, jenter»! Bakgrunnen er at det statistisk sett er flest mannlige båtførere og båteteiere. Det er også mange historier knyttet til kvinner som står klare med dreggen, tauet eller fenderen og mannen som styrer mot land, gir ordre, noen ganger blir det ganske høyllytt. De fleste har hørt fortellinga om kjerringa som fikk beskjed om å hoppe, men selv med medalje i lengdehopp ville hun ikke klart å lande tørt. Og hva med hun som skulle kaste dreggen og forsøkte å fortelle at den ikke var festet til tauet, men med en stresset og irritert mann turte ikke dama annet enn å kaste den ut. Og vi ler, alle sammen. Men hvem ler vi egentlig av? Det er mange menn som tviholder på den tradisjonelle arbeidsfordelingen om bord der de er kaptein og kvinnen er stuert/matros. Så kanskje burde kurset hett: Våg å ta roret kvinne!

I sommer og somrene før har jeg sett mange damer ved roret, men det er oftest på seilbåter og mindre fritidsbåter. Det er svært sjeldent at man ser en dame på toppen av «flybridgen» og enda mer sjeldent å se ei dame ved roret når en skøyte legger til på ei kai. En kai fylt med skuelystende, oftest menn, som digger lyden av «ekte motor». Tor Anders, som er kaptein på MK Solbris, elsker det. Hele livet har han brukt på båt, de siste 30årene på Solbris. Det å få legge fra, legge til, kjøre båt, er selve livsnerven hans. Og som matros på MK Solbris har jeg hovedansvaret for byssa siden jeg elsker å lage mat. Bra arbeidsfordeling! Og slik er det for mange.

Allikevel har vi begge tatt D5L og Tor Anders har bedt meg ta roret og jeg har fått lov til å prøve meg ved roret gjennom flere sesonger. I sommer tok jeg båten alene fra Fjærholmen til Engelsviken og jeg har startet Callesen i noen år. Og ja, jeg synes det er tøft og jeg får mestringsfølelse så det holder, men jeg kommer ikke til å overta rollen 100%. For det aller viktigste for oss, er sikkerheten, dersom det skjer en ulykke utpå, eller kapteinen får et illebefinnende om bord, skal jeg alltid klare å ta Solbris sikkert til land.

Vi fikk en guffen påminnelse om dette da vår gode venn og redaktør av Skipperposten, fikk et illebefinnende om bord i «Torungen». De er også opptatt av sikkerhet og prosedyrer, heldigvis lå de til kai og hjelpen kom



Skipper Jorun



<https://www.redningsselskapet.no/ta-roret-jenter/>



raskt. Jeg er sikker på at matrosen hadde klart å manøvrere båten til land dersom de hadde vært utpå.

**Så slipp roret mann, våg å ta det kjerring!**

Ikke på grunn av likestillingen om bord, men fordi det bør være flere enn en som kan styre skuta til land om ulykken skulle være ute.

# AXEL

En medlemsbåt i NMSK

Navn på båt:	AXEL
Reg.nr/kallesignal mm	LCMC, frakteskøyte
Bygget (år/sted):	1878
Byggematerialer:	Stål
Motor (type, hk, etc):	Volvo TMD 100AK
Lengde, bredde	LOA 63 fot,
Bruksområde:	Frakteskøyte
Eiere og hjemmehavn:	Odd Harald Turøy, 5419 Fitjar



**Båtenes historie:** Axel er en av Norges eldste stålfrakteskøyte, bygget i 1878, båten var og som den første offisielle som fraktet passasjerer mellom Horten- Moss. Fartøyet ble vernet av Riksantikvaren i 2010.

### **Utdrag fra Bredalsholmens Teknisk-historisk rapport, februar 2018:**

Det er et relativt lite fartøy på nesten 63 fot, med fartstid langs kysten i hjemlige trakter. Båten som ble bygget i Sverige har vært i norsk eie like siden 1883. Den er blitt ombygget flere ganger. Gjennom sitt usedvanlig lange liv har den vært brukt både som passasjerbåt, taubåt, fiskebåt og frakteskøyte. Med flere eierskifter fra 1983 opphørte slik drift. I løpet av disse årene ble fartøyet svært slitt, men i senere tid har restaureringsarbeid brakt skipet i bedre stand. Riksantikvaren vernet det i 2010.

MS Axel hadde sin opprinnelse som «ångslup» (dampslupp) i Sverige.<sup>1</sup> Skipet ble bygget i 1877/1878 ved Lindholmens Mekaniska Werkstad i Göteborg, med byggenummer 229. Arbeid med kjelen ble påbegynt allerede i 1876.<sup>2</sup> Det har dessverre vært vanskelig å oppdrive mange kilder som kan fortelle om hvordan det nybygde skipet ble.

Axel var bygget av jern.<sup>4</sup> På byggetegningen kan man lese at båten skulle ha en lengde overalt på 64 fot, men et målebrev fra 1899 oppgir at skroget ble 56,3 fot lang.<sup>5</sup> Ellers skulle største bredde på spantene være 14 fot og 6 tommer, og akter skulle fartøyet være 6 fot dyptgående. Skipet var hekkbygget. På tegningen kan man se en fenderlist akkurat rundt hekken. Stevnen var relativt rett, men den buet svakt innover. I følge de svenske skipslistene i 1879 og 1881 var Axel på 11 tonn, mens skipslisten for 1883 oppga at fartøyet var på 16 tonn.<sup>6</sup> Det er derfor mulig at Axel kan ha blitt noe ombygget i løpet av denne tiden, men sannsynligheten er størst for at det bare var målingene som ble utført eller regnet ut på ulike måter.

Et senere målebrev fra 1899 oppgir at Axel hadde tre vanntette tverrskott.

Byggetegningen viser verken master eller rigg. På nyåret i 1878 oppdaget rederiet Bohuslänska Kusten at det var en del utstyr som de mente manglet på det nye skipet, deriblant mast og seil. Kanskje verftet hadde ment at rigg ikke var nødvendig for et dampskip. De lovet i alle tilfeller å levere de manglende

«effecter» ved «ångarens hitkomst på våren» (1878).<sup>8</sup> Axel fikk altså en mast uavhengig av det byggetegningen viser. Nøyaktig plassering er uvisst, men senere tegninger (se figur 3) viser i hvert fall at masten innen slutten av 1800-tallet stod et stykke akter på fordekket.

Siden Axel ble bygget som bukserbåt ble fartøyet selvfølgelig utstyrt med slepekrok. Byggetegningen viser en slepekrok like i akterkant av førerposisjonen, med støtte/mothold som gikk ned under dekk mot det aktre maskinromskottet. På akterdekket, ved midten av dekkbygget/skylighetet, er det også tegnet inn en støtte, eller slepegalge, som slepetauet kunne legges over.

I tillegg til mast og seil var det annet utstyr som rederiet etterlyste tidlig i 1878: ulikt håndverktøy, en talgpumpe, en reservepropell, en vimpel, soltelt og sofaer, samt «komplettering» av malingen.<sup>9</sup> Av det nevnte utstyret ville nok for eksempel reservepropellen ha vært lurt å ha for en bukserbåt. Se for øvrig Youtube «Axel 1878»

# Axel

## Teknisk-historisk rapport, februar 2018



Fotografiet viser Axel en gang mellom 1897-1917, og er utlånt av Odd Harald

Utdrag fra rapportens innholdsfortegnelse: (Opphavsrett: Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter og eiere av fotorettigheter)

Svenske arkivkilder.....	9
Ångaren Axel, 1877-1883.....	10
Axel i Kristiania, 1883-1897.....	15
Ruter og fergetrafikk.....	15
Skader på kjelen og en lekkasje.....	17
Axel i Fredrikstad, 1897-1916.....	19
Slepebåt.....	
Passasjersertifikater.....	
Nye ombygginger.....	
Axel i Odda, 1916-1922.....	
Tilbake på Østlandet, 1922-1953.....	
Frakt og fiskeri på Vestlandet, 1953-1983.....	
Ombygginger før 1954.....	
Ombygginger 1954-1963.....	
Ombygginger 1963-1979.....	
Ombygginger 1979-1980.....	
Flere eierskifter og restaurering, 1983-2017.....	



Axel ca 2020

# Agders uthavner i verdensklasse

- Utdrag fra « Felles strategi for Aust- og Vestagder fylkeskommune 2016-2020 » -

Agders uthavner med sin gamle bebyggelse er særpregete småsamfunn i nasjonal og internasjonal sammenheng. Som naturlige havner ytterst i kystleden mot Skagerrak har de vært benyttet i uminnelige tider, og flere av dem er kjent fra Sagalitteraturen. Fra 1500-tallet og fremover er mange av dem avmerket på hollandske sjøkart. Her finnes navn vi i dag gjenkjenner som uthavner: *Gat van Longen* (Lyngør) ved Tvedestrand, *Merdøe* (Merdø) ved Arendal, *Wolfsondt* (Ulvøysund) i Høvåg, *Heyligen sondt* (Ny-Hellesund) i Søgne og *Schar sondt* (Skjernøysund) ved Mandal, er bare noen eksempler.



De historiske kildene beretter om spredt bosetning og bebyggelse i flere av uthavnene tilbake til tidlig på 1600-tallet, og mot slutten av århundret begynte gjestgiveriene å dukke opp. Vekst i den europeiske varehandelen på 1700-tallet førte til økt skipstrafikken gjennom Skagerrak. "Nordsjøporten" som denne passasjen gjerne kalles, var Nord-Europas viktigste handelsrute. Det var handelsskipenes behov for natt- og nødhavner, forsyninger og reparasjoner som gav grunnlag for bosetning i uthavnene.

De mange bevarte fortøyningsfestene i uthavnene som vitner om havnenes sentrale plass i en større maritim infrastruktur. Det var reparasjonsverft i flere av uthavnene, blant annet i Rasvåg ved Flekkefjord, på Merdø ved Arendal og i Kleven utenfor Mandal.



Som levedyktig samfunn hadde uthavnene sin tilmålte tid. Eksistensen var for ensidig basert på betjening av besøkende seilskip. Mot slutten av 1800-tallet erobret dampskipene herredømmet på verdenshavene, og de lot seg ikke stoppe av for mye eller for lite vind. Samtidig ble kysten utbygd med fyr og lykter som gjorde at både damp- og seilskip kunne seile om natten.

Skipsbesøkene til uthavnene falt dramatisk i årene rundt 1880.

Næringsgrunnlaget var på kort tid sterkt redusert, og uthavnene ble sakte men sikkert fraflyttet. Resultatet er en rekke autentiske og godt bevarte bygnings- og kulturmiljøer, som i dag først og fremst forbindes med feriedyll.

Utredningsområdet er kystkommunene fra Åna-sira til Risør. Langs denne kyststripen ligger uthavnene som perler på en snor. Av de mer kjente utenfor landsdelen er for eksempel Kleven ved Mandal der Torbjørn Egner hentet inspirasjon til mange av sine illustrasjoner, og Ny-Hellesund i Søgne som inspirerte dikteren Wilhelm Krag og billedkunstneren Amaldis Nielsen. Uthavna Lyngør i Tvedestrand kommune fikk internasjonal oppmerksomhet i 1991 ved kåringen til Europe's best kept village.

Agderkysten er attraktiv både som bosted og feriested. Områdene har befolkningsvekst og opplever et stort press på de attraktive arealene. I Aust-Agder etableres Raet nasjonalpark som delvis omfatter uthavnene Merdø og Lyngør.



# Drømmen om Frimann

- Av Johanne Totland -

**Hva gjør man når en får et tilbud om å kjøpe drømmekutteren - vel viten at alt utenom skroget er totalskadd, og båten trenger total renovering?  
Ikke tenker man med fornuften i alle fall.**

## Helt betatt

Min bedre halvdel har vært betatt av Frimann fra første stund han så den. Jeg har ikke tall på alle gangene vi har måttet kjøre ut til havner på søndagstur, bare for å kikke på Frimann. Noen ser på baugen, noen ser på riggen, men



Sjøbua og kaia til Johanne og Åsleif i Mosterhamn – Havøy og Frimann (t.h.)

mannen min ser på hekken. Jeg bebreider han ikke. Det er noe med tiltrekningskraften til disse gamle kutterhekkene.

En kan vel trygt si at vi er en familie som er over gjennomsnittet begeistret for gamle trebåter. Fra før av har vi Havøy som vi kjøpte i 2018, en liten kutter bygget i 1938 ved Størk Wintcent i Fana. Vi har hatt mange kjekke turer, besøkt nye plasser og blitt kjent med mange hyggelig folk vi har truffet på veien, ikke minst gjennom NMSK. Skøyte livet har gitt oss mange opplevelser, gode minner og mersmak på det gode livet på sjøen. Havøy er i ganske god stand, så det har til nå kun vært vedlikehold og ellers diverse småplukk som man kan forvente når man har en trebåt. Et aldri så lite motorhavari på vei til Norheimsund som endte med bytting av motor står vist også på lista når jeg tenker etter. Vi ble tidlig rammet av «trefotsyken». Vi har snakket om å skaffe oss et felles prosjekt som hele familien kunne være sammen om. Vi har reist land og strand for å kikke på båter, for å finne

det «rette prosjektet». Noen båter har blitt solgt før vi rakk å legge inn bud, andre har vi hatt i tankene, men den båten som har opptatt tankene mest, er Frimann.

### **Fornuften sa nei, hjertet sa ja**

Jubelen var stor da vi fikk tilbud om å kjøpe den, eller rettere sagt, vi var frimodige og spurte. Gleden var stor da vi fikk ja, vel vitende om tingenes tilstand. Det var skremmende, skummelt og veldig spennende på en gang. Har vi tatt oss vann over hodet her? Mest



sannsynlig ja. Fornuften sa nei, hjertet sa ja.

Det må være et godt utgangspunkt for å klare å stå i den store renoveringsjobben. Vi ser det som et privilegium å kunne få være med på å sette en hundre år gammel båt i stand igjen. I oktober 2019 hentet vi Frimann hjem til Mosterhamn. Drømmen gikk i oppfyllelse og vi var blitt eiere av enda en flott kutter fra Størk Wincents båtbyggeri.

### **Historien til Frimann**

*Her kommer litt av historien til Frimann, informasjonen er hentet fra Norsk Fartøyvern sine arkiver:* MK Frimann ble bygget ved Størk Wincent båtbyggeri i Fana i 1920. Den gang het fartøyet Populær. Olsen Ekerhovd kjøpte båten i 1934 og byttet navn til Frimann. I 1936 ble båten ombygd og forlenget, og ble brukt til fjordfiske. I 1951 ble fartøyet overtatt av partsrederiet Nils Ramsvik, Aure, og utrustet for reketraling. Samtidig ble en hydraulisk lavtrykksvinsj montert sammen med en lukkearm i stål. På 70-tallet ble Frimann solgt til Odd og Edvard Brattøy, Frei. Semidieselmotoren ble skiftet med en brukt Volvo Penta. Frimann var i drift som reketraler frem til eierne fikk tilsagn om kondemnering i 1985. Foreningen Frimanns venner overtok ansvaret for fartøyet våren 1986, og søkte om fritak fra opphugging. Dette ble innvilget i desember 1989. En forutsetning for å bli fritatt for kondemneringsordningens destruksjonskrav var at Nordmøre museum stod som eiere, og at diverse bruksheftelser ble tinglyst. Foreningen Frimanns venner underskrev en bruks- og disponeringsavtale med Nordmøre museum i 1990.



All restaurering og istandsettelse i denne perioden ble med få unntak gjort av Foreningen Frimanns venner. Arbeidet pågikk i om lag 15 år og var i hovedsak privatfinansiert. Noe av det som er gjort i perioden 1987 – 2002 er at fordekk med dekkbjelker, og styrbord bjelkevei ble fornyet. Videre, ble åtte hudplanker, samt flere spant byttet ut. Deler av skanseledning ble skiftet. Det samme gjelder delvis topprekke og «svinerygger». De skiftet rundt 200 spiker i hudplank og fartøyet fikk ny



stråkjøl. Størsteparten av styrehuset ble også skiftet, mens mye av det innvendige originale panelet ble bevart. To master med bommer og gafler ble skiftet ut, samt en del beslag. Det ble laget ny galeasrigg, tilnærmet lik originalen fra 1920. Intensjonene deres var at Frimann skulle være en typisk 50-talls fiskekutter.

I 2010 fikk eiere Fredrik Aandahl og Arnt Gjerde skjøte på fartøyet og motoren ble skiftet til en identisk heloverhelt motor i 2012. «Frimann» sto da på Møre og Romsdal fylkes liste over bevaringsverdige fartøy. Hjemmehavn var Mellemværftet i Kristiansund.

I mai 2018 ble fartøyet solgt til Vinnesholmen Kystlag i Fausa Kommune ved Bergen, som samme år solgte den videre til Paul Wallevik i Hardanger. I oktober 2019 fikk «Frimann» igjen ny hjemmehavn da Mosterhamn veteranbåtlag kjøpte fiskekutteren. Fartøyet er for tiden under omfattende restaurering.

### **Store materielle skader**

Læringskurven har vært høy. Det første vi måtte gjøre var å rydde og rive under dekk. På grunn av store ødeleggelser i dekket, hadde det rent vann inn og ødelagt hele byssa og lugaren forut. Veldig trist da det ikke er mange årene siden denne kutteren skinte i all sin prakt. Bokstavelig talt smuldret det meste mellom hendene på oss. Alt var intakt, men plukkråttent. I prosessen ble alt sirlig dokumentert og fotografert før vi rev reint.

Kappen som var ny for 10-år siden, måtte bygges helt opp på ny, kun dørene kunne vi bruke igjen. Samtidig sendte vi inn en søknad til Kulturminnefondet der vi søkte om midler til å skifte dekk på båten. Da tilsagn om tilskudd på 150 000,- ble innvilget i februar 2020, sto jubelen i taket. Tilstanden var så dårlig, og det hastet med å sette i gang restaureringen. Vi måtte bare starte i en ende og valgte å starte forut der dekket var i aller dårligst forfatning. I løpet av november 2019 var hele dekket fremme revet og tre av de fem nye dekkbjelken var blitt montert.

Vi hadde tatt turen til Hardanger til Knut Nærnes og kjøpt furuplank. Disse ble laget til nye dekkplanker i snekkerboden der svigerfar hadde både verktøy og utstyr. Han har hjulpet oss utrolig mye, blant annet har han plukket kappen fra hverandre og laget en helt ny kopi. Det er godt med kyndige folk med på laget.

### **Et prosjekt for hele familien**

Tross koronasituasjonen har vi vært heldige og hatt jobbene våre. Åsleif var mye offshore i denne perioden, så arbeidet gikk i rykk og napp. I april 2020 var endelig alle dekkplankene på øvre dekk på



plass og vi var klar til å beke og nate. Noe alle i familien synes var veldig gøy. Alle som ville fikk prøve, og resultatet ble ganske så bra. Iallfall til å være nybegynnere. Gleden var stor da vi i starten av mai kunne legge det første laget med Trekkfastolje. Helt ærlig, er det lite som slår den opplevelsen og lukta. Det var en fantastisk følelse å endelig kunne rive teltet som var bygd over dekket og se hvor flott resultatet var blitt. Sommeren og høsten gikk med på å montere kappen, skifte noe skanseledning, rekkestøtter, oljing og maling. Når en nyinnkjøpt **Wichmann 3DCT** ankom fra Trondheim, var det akkurat som bursdag og julaften på en gang. Vi fikk så vidt lirket den inn i garasjen, mens den nye bilen min fint måtte stå utenfor, mens godsakene må stå under tak. Vi har planer om å bytte ut Volvoen, men om det blir med denne motoren er uvisst, en Brunvoll står aller høyes på ønskelista. Gir og propell er fra den gamle Brunvollen som sto i fra før, så det hadde vært kult å få satt inn en semidiesel igjen. Sist vinter fjernet vi bommen og demontert vinsj og lasteluke. Så nå er det midtre dekk som står for tur. Vi har bygget opp nytt telt og revet en god del av dekket. Planen fremover er å hente mer tømmer, lage nye dekkplanker og lage ny lasteluke. Vi vurderer å lage den nye i tre.

### **En spennende tid**

Jobben med Frimann går sakte, men sikkert fremover. Vi har til nå brukt om lag 1500 arbeidstimer på restaureringen.

Vi har satt oss et mål om å være ferdig innen fem år, der vi legger detaljerte halvårsplaner for hva vi vil oppnå. Det er jo så fristende å begynne i alle ender når det er så mye å gjøre, men da er vi redd for at målet fort vil virke uoppnåelig og uoversiktlig. Som helt uerfarne båtfiksere er vi overveldet over alle som heier på oss, gir oss et klapp på skulderen og setter pris på jobben vi gjør. Vi har hatt mange hyggelige besøk, kaffidrøs og deling av erfaringer - både med gamle kjente og vi har også fått mange nye vennskap.

Alt i alt, kan vi se tilbake på en spennende tid, i 1,5 år har vi vært eiere av Frimann og har ikke angret ett sekund. Mye har vi fått gjort og mye burde vært gjort. Vi er glade vi kan fortsette arbeidet med å gjøre båten i den stand den fortjener, slik at den igjen kan vise seg fram i all sin prakt. Det er en dag vi gleder oss til!



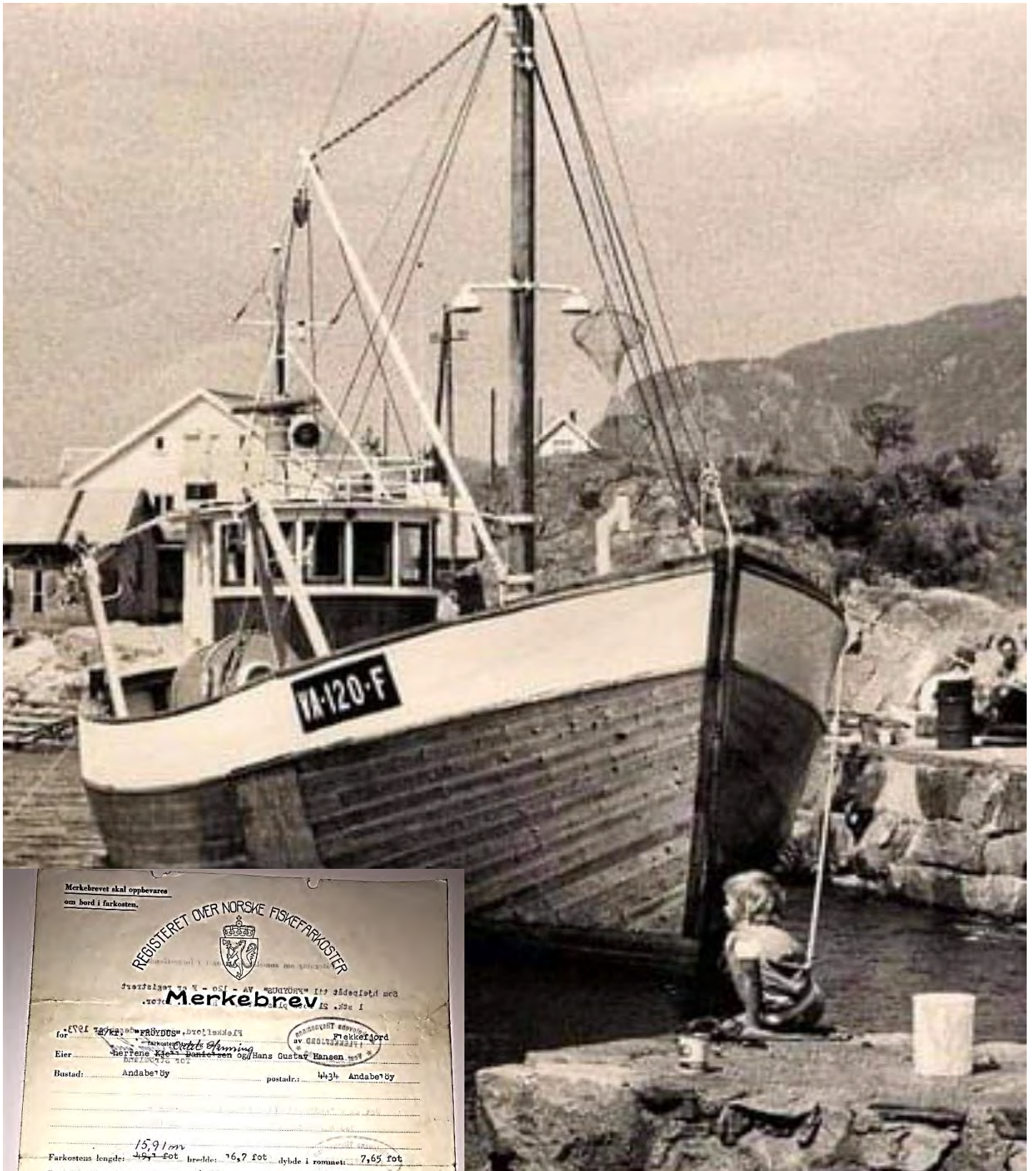
Åsa, Ida og Johanne i «NMSK bunad»

# FRØYDIS

En medlemsbåt i NMSK


<b>Navn på båt:</b>	FRØYDIS
<b>Reg.nr/kallesignal, etc</b>	LM3530, krysser, galeas-rigget
<b>Bygget (år/sted):</b>	1965 i Eidsbotten i Kopervik (Karmøy)
<b>Byggematerialer:</b>	Tre
<b>Motor (type, hk, etc):</b>	Detroit 12V71 365 hk, byttet fra 120 HK Wichmann i 1974, Ulstein gear
<b>Lengde, bredde, mm:</b>	LOA 16,7 m/55 fot, br. 5,09 m, dybde 2,33 m
<b>Bruksområde:</b>	Bankfiske (1965-2004), deretter fritidsbåt.
<b>Eiere og hjemmehavn:</b>	Aslaug Skimmerland Huse og Steven Huse (Foreningen for bevaring av treskøyta Frøydis) , 5540 Mosterhamn
<b>Båtenes historie:</b> (Det som finnes - artikler, omtale, etc.)	<p>Ein 52 fots krysser, bygget i Eidsbotten i Kopervik i 1965, hun brukt som fiske- og trålefartøy (bankfiske1) under fiskerinumner R-79-K, (1965-71) VA-120-F (1971-2004) Hun blei tatt ut av fiske og strukturert i 2004, hadde da fiskerinumner M-100 G under struktureringen. Har siden den gang blitt brukt som fritidsfartøy. Hun har nå fått Mosterhamn som ny hjemmehavn</p> <p>FRØYDIS har aldri vært ombygd og fremstår i dag som hun gjorde i 1965. Eneste endringer er byte motor fra 120 HK Wichmann til 365 HK Detroit i 1974 og at tidligere lasterom er innredet.</p> <p>Han som fikk hun bygget ville hun skulle hete Frøydis, men pga at det navnet var opptatt, ble hun formelt døpt Frøydus.</p> <p>Men skøyta som eieren allerede hadde, het Frøydis, så han skrudde av bokstavene og flyttet de over på ny båten. Så eneste plassen hun heter Frøydis er i nasjonalitetsbeviset.</p>





Merkebrevet skal oppbevares om bord i farkosten.

**REGISTRET OVER NORSKE FISKEFARKOSTER**

  
**Merkebrev**

Farkosten er bygget av **FRØYDIS** i **Flekkefjord** av **FRØYDIS**

Eier: **Herrene Kjetil Skjæving, Einar Skjæving og Hans Gustav Hansen**

Bustad: **Andabø** postadr.: **4434 Andabø**

Farkostens lengde: **15,91 m** bredde: **7,67 fot** dybde i rommet: **7,65 fot**

Drøktighet i register tonn brutto: **24,99** register tonn netto: **24,99**

Byggested: **Kopervik** byggeår: **1965** ombygningsår: **—**

Byggenmateriale og byggenåte: **Tre - Låve** antall master: **2**

Maskin: **Wielmann** fabrikkårsnr: **1252** antall H.K.: **120**

Farkosten tidligere fiskerimerke: **H - 79 - K**

Farkosten skal brukes til: **Fiske**

Antall fiske- og fangstbåter som tilhører farkosten: **—**

Farkosten er innført i registeret over fiskefarkoster i **Flekkefjord** herred (by) **Vest-Agder** fylke

og tildelt etterstående distriktsmerke og nummer: **VA - 120 - F**

Dette merke med tillegg av båtnummer: **—** er tildelt farkostens **—** fangstbåter.

**Flekkefjord** den **28. oktober 1971.**

*W. Skjæving*  
 tilsynsmann

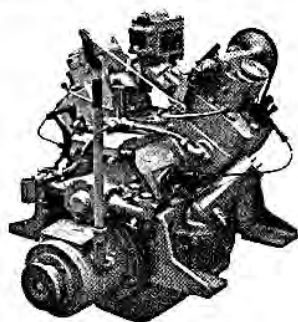
Merkelevens tilsynsmann  
 I FLEKKEFJORD  
 Vest-Agder Fylke

Følging om endringer i foranstående — neste side.

FORENING FOR BEVARING AV TRESKØYTA FRØYDIS	Adresse:	c/o Aslaug Huse T Mosterhamn
992 791 969	Postadresse:	c/o Aslaug Huse T Mosterhamn
Forening/lag/innretning	Registrert i foretaksregisteret:	Nei
FORENING FOR BEVARING AV TRESKØYTA FRØYDIS	Registrert i MVA:	Nei
Aslaug Skimmeland Huse	Registrert i NAV aa-registeret:	Nei
94.991 Aktiviteter i andre interesseorganisasjoner ikke nevnt annet sted	Registrert i frivillighetsreg.:	Ja
	Stiftelsesdato:	01.11.2004
	Registreringsdato:	26.06.2008

# Motorhistorie:

# Brødrene Klemsdal



## BK-DIESELEN

En norskbygget kvalitetsmotor

1. EK-diesel, aggregater 5—80 kW  
vekselstrøm - likestrøm
2. BK-diesel, båtmotorer 10—72 HK
3. Spesiellmotor for livbåter.

**BRØDRENE KLEMSDAL A/S**

Motorfabrikk  
Postboks 101 Fredrikstad

Motorfabrikk i Fredrikstad, aktiv mellom 1947 og 1962.

Brødrene Klemsdal A/S ble etablert 15. januar 1947 av Arne og Asmund Klemsdal, i de gamle lokalene til Fjeldskilen Brug.

Firmaets formål ble i handelsregisteret oppgitt til å være "Produksjon og salg av maskiner og maskindeler samt hva dermed står i forbindelse". Som disponent ansatte de Thor Ø. Olsen, og han hadde sammen med Ivar Udness den daglige styringen. Aksjekapitalen var på 30000 kroner, fordelt på 30 aksjer. Selskapet hadde begrensninger på omsetteligheten av aksjene. Asmund Klemsdal trådte ut av styret av bedriften i juli 1958, og ble erstattet av Fru Inger Johanne Klemsdal som styremedlem. Det står i firmaregisteret at det ble gjort vedtak om opphør av Asmunds rett til å tegne selskapets firma. Aksjekapitalen ble også forhøyet videre fra daværende 60000 kroner til 250 000 kroner ved tegning av 190 nye aksjer.

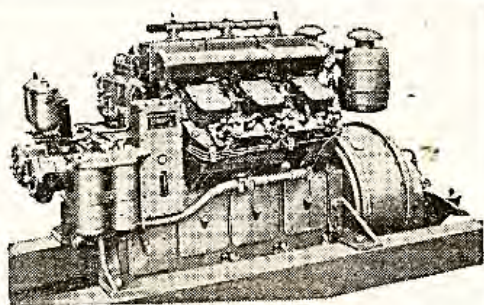
OStarten av Brødrene Klemsdal var til å begynne med produksjon av deler til Ford-motorer, som var vanskelig å oppdrive i Norge rett etter krigen. Etterhvert begynte de også med båtmotorer. Bedriften kom nesten uskadd fra den store brannen i Fjeldskilen våren 1949, men valgte likevel å flytte produksjonen til Mosseveien 3 i Fredrikstad, rett over gata fra Sleipner.

BK-dieselen er også et produkt fra Klemsdal-familien, som også var involvert i Sleipner Motorfabrikk. Forkortelsen BK stod for Brødrene Klemsdal. BK Dieselen var et lisensprodukt av en engelsk-konstruerte dieselmotorer av merke Ricardo men de drev også med en viss egenutvikling.

Bedriften gikk konkurs i årsskiftet 1961/1962 og konkursboet ble overtatt av Moss Værft. Firmaets eksistens opphører helt i 1965 ved sletting fra firmaregisteret.

BK Diesel ble benyttet mye av kystverket, sjøkartverket, televerket og av statlige bygg som sykehus og fyr. Redningsselskapet kjøpte etter et visst påtrykk fra staten 3 BK motorer tidlig på 1960-tallet, med 10000 timers garanti, som naturlig nok BK ikke kunne holde siden de gikk konkurs. Den siste motoren redningsselskapet hadde i drift ble byttet ut i 1967.

Etter konkursen startet Arne Klemsdal, sammen med noen venner opp Seiersten Mek Verksted, som blant annet fortsatte med Ford Comet Marinemotorer, som de mariniserte og solgte i østlandsområdet.



## BK-DIESEL TYPE L6C - 180 HK

er en kaldstartende 4-takts dieselmotor. Den værblitte norske kyst har vært forsøksfelt, og det har lyktes oss å skape en solid og rimelig dieselmotor for norske fiskere.

Verdenspatentert forbrenningskammer sikrer økonomisk drift - Starter lett, selv i streng kulde.

Kryss av ved den motorstørrelse De er interessert i. Skriv Deres navn og adresse på kupongen og send den til:

**BRØDRENE KLEMSDAL A/S**  
MOTORFABRIKK - FREDRIKSTAD

----- Klipp her -----  
Sendt meg - uten forbindlighet - tilbud på BK-Diesel i størrelse:

- 10—15 hk.
- 15—20 hk.
- 20—30 hk.
- 30—40 hk.
- 50—60 hk.
- 60—80 hk.
- 80—120 hk.
- 120—180 hk.
- 160—240 hk.

Navn: .....

Adr.: .....

Poststed: .....

En 55´ skøyte type av stål var diskutert i Redningsselskapet styre i 1954. Disse var tenkt å komme som erstatning for treskøyte. Furuholmen og Scheen sto for konstruksjonen. I løpet av 1956 den ble tanktestet i Holland. Anbudsinndrivelse for bygging av to 55´ skøyter ble sendt ut høsten 1956 for levering av skøyte i 1958. Den første skøyta, RS 59 Tønnes Puntervold, ble levert i mai 1958. Med en lengde på 16,76 m var hun noe mindre enn Aas-skøyte. I alt ble det bygd seks slike skøyter fram til 1961. Disse skøyte var meget solid bygd og ble bl.a. brukt til isbrytingsoppdrag i Norge og Sverige. De første to skøyte var utstyrt med GM diesel motor på 220 hk. Etter påtrykk fra Stortinget om å bruke norske motorer, fikk de neste tre skøyte motorer fra Klemsdal motorfabrikk. Uheldigvis var ikke motorene tilstrekkelig utprøvd, noe som førte til driftsproblemer. De ble derfor skiftet ut med GM dieselmotorer på 242 hk i 1965-66. I slutten av 1980-årene ble samtlige 55´ skøyter solgt til den svenske redningstjenesten.

**Større kraft på mindre plass**



BK-diesel er en robust, kraftig V-motor bygget for norske fartøyer, en hurtiggående, driftssikker og økonomisk motor under alle forhold.  
Fra 2—8 syl. Fra 40—350 HK.

**Brødrene Klemsdal** %  
Motorfabrikk - Fredrikstad.

Send meg uten forbindtlighe  
tilbud på :

2-syl. 40 HK   
4-syl. 80 >   
4-syl. 120 >  x  
6-syl. 180 >  x  
8-syl. 240 >  x

x Konstruert for overlading  
for øking av ydelsen opptil  
50 %.

Navn. \_\_\_\_\_

Adresse. \_\_\_\_\_

BK (Brødrene Klemsdal) Diesel ble benyttet mye av kystverket, sjøkartverket, televerket og av statlige bygg som sykehus og fyr. Redningsselskapet kjøpte etter et visst påtrykk fra staten 3 stk

BK motorer tidlig på 1960-tallet, med 10000 timers garanti, som naturlig nok BK ikke kunne holde siden de gikk konkurs. Den siste motoren redningsselskapet hadde i drift ble byttet ut i 1967.

**Fiskere**

Der er velkommen til vår stand G 2 på Nordkalottmessen for å slå av en liten motorprat.



Motorer fra 2—8 syl. — fra 40—350 HK.

**Brødrene Klemsdal**  
Motorfabrikk - Fredrikstad.

## B-K Diesel motoren

Den norskbygde B-K diesel motoren er en 4 takts 10-15 hk. motor, med et verdenspatentert forbrenningskammer og fabrikeres på lisens. Den leveres både som stasjonær og båtmotor. En del bestillinger kan mottas nå for 4 mndrs. levering. For nærmere opplysninger, henv.

**MARTHON BREDHAHL**  
Prinsensgt. 28. Telf. 24046.  
Stavanger.

Etter anmodning fra Stortinget om å støtte norsk motorindustri, bestemte Redningsselskapet seg for å benytte norske motorer i de tre skøyte som skulle leveres i 1960. Det ble installert dieselmotorer på 240 hestekrefter fra Brødrene Klemsdal i Fredrikstad og vripropellanlegg fra A. M. Liaaen i Ålesund. Ifølge Redningsselskapet var dette i og for seg en fin motor, og den var på denne tiden verdens eneste «overkvadratiske» skipsdieselmotor [dvs. cylinderdiameteren er større enn slaglengden]. Hensikten med denne konstruksjonen var å få redusert stempelhastigheten og dermed motorslitassen. På den annen side er det lettere å oppnå høyt kompresjonsforhold på motorer med lengre slaglengde. Imidlertid viste det seg å være mange tekniske problemer med Klemsdal-motorene. Trolig manglet verkstedet kapital til å utvikle motoren skikkelig, og allerede i 1965/66 ble de skiftet ut med GM diesel på 242 hk. etter motorhavari på Torungen.

# Kanaltur Norge-Sverige i 2022?

- Arnulf Wibe -

**For noen av oss er vinterhalvåret tiden for å drømme om- og deretter planlegge neste sommers båttur.**

Redaktøren er i god gang med å planlegge sommerens båtturer, og det blir kanaltur. Rundtur gjennom Sverige (Trollhetta- og Gøta kanal) og innom Åland og flere svenske og danske øyer på hjemturen rundt Sverige. Deretter deltar vi på Forbundet kystens landsstevne på Bragdøya/Kristiansand. Distansen for *hele* runden t/r Oslo: ca 1.500 nm (= bare 2/3 av vår 2021-tur, t/r Oslo-Vesterålen!). *Møtes vi, eller samseiler vi?*

**Gøta kanal** er en kanal i

sørlige Sverige. Kanalen er 190,5 km lang, derav er 87,3 km menneskeskapt.

Sammen med Trollhätte kanal og Göta älv danner kanalen en sammenhengende vannforbindelse tvers igjennom Sverige.

Den har også forbindelse til Kinda kanal ved innsjøen Roxen. Kanalen har 58 sluser, hvorav 21 er mellom Vänern og Vättern.

Kanalen ble planlagt som en måte å slippe unna Øresundstollen på, ved å omgå Øresund. Kanalen åpnet i 1832, men fikk aldri noen stor økonomisk innvirkning, siden jernbanen kom litt senere. Men den har blitt en populær turistattraksjon.



## Småfakta

Göta kanal: Vänern (Sjötorp) - Østersjøen (Mem)

Lengde: 190 km

Antall sluser: 58

Max mål for båter:

Lengde: 30 m, bredde: 7 m, dybde: 2,82 m

Mastehøyde: 22 m.

Maksimal hastighet: 5 knop.

Høyeste punkt: Tåtorp-Forsvik (91,8 m.o.h.)

**Trollhätte kanal:** Göteborg-Vänern, 80 km, 6 sluser, åpen året rundt, trafikeres av handelsfartøy.



## Trollhätte kanal

AB Göta kanalbolag är återförsäljare av biljetter även för Trollhätte kanal, som drivs av Sjöfartsverket. Klickar du i att du ska resa hela vägen till eller från Göteborg får du med Trollhätte kanal på samma biljett.

Kostnaden är 1 100 kr för en enkel resa, och inga av Göta kanalbolags eventuella rabatter gäller för resan. Ta med och visa upp kvittot på erlagd betalning när du anländer till Trollhätte kanal. Läs mer om Trollhätte

## Prislista för- och eftersäsong 2022

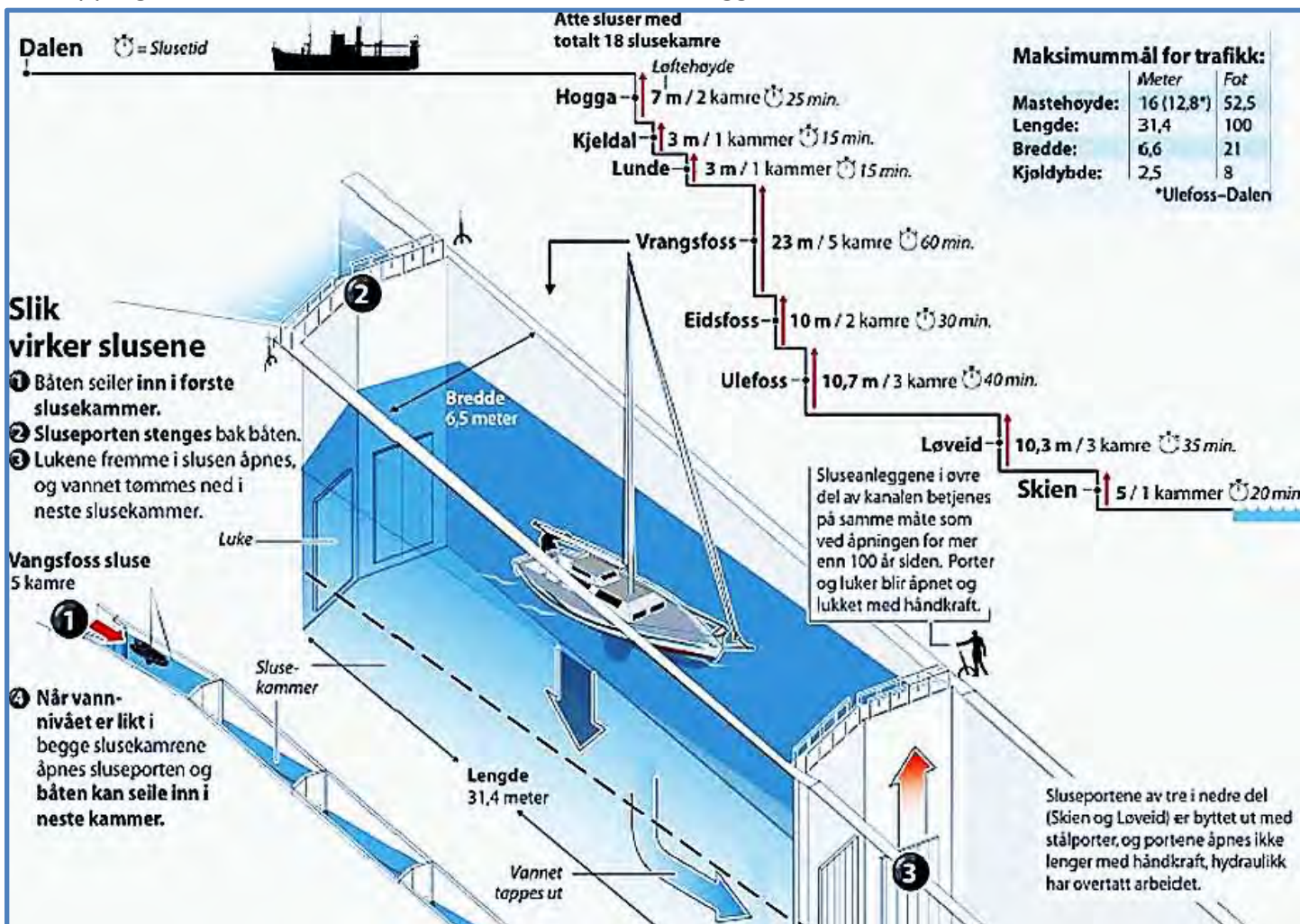
Båtlängd (l.ö.a.)	Enkelresor			Tur- och retur		
	En sträcka	Två sträckor	Hela Göta kanal	En sträcka	Två sträckor	Hela Göta kanal
0-5,99 m	780	1 560	1 950	1 170	2 340	2 925
6-8,99 m	1 560	3 120	3 900	2 340	4 680	5 850
9-11,99 m	2 100	4 200	5 250	3 150	6 300	7 875
12-14,99 m	2 660	5 320	6 650	3 990	7 980	9 975
15-19,99 m	3 120	6 240	7 800	4 680	9 360	11 700
20-30 m	3 900	7 800	9 750	5 850	11 700	14 625

Prisene i Göta kanal er noe høyere i høysesongen, men Torungen tar turen primo juni – i försesongen.

## Telemarkskanalen

**Med fritidsbåt:** Å oppleve Telemarkskanalen med egen båt er en helt spesiell opplevelse. Gjennom 8 sluseanlegg, med totalt 18 kamre, blir du løftet 72 meter opp fra havnivå. Telemarkskanalen tar deg fra kysten og langt inn i landet – til Dalen eller Notodden. Underveis på turen kan du nyte storslått natur, ta del i en av de mange aktivitetstilbudene langs kanalen og besøke vakre brygger og leirplasser – alt i ditt eget tempo. Alle sluseanleggene er betjent i sesongen for fritidsbåter, som strekker seg fra siste uken i juni og frem til midten av august.

«Kanalen har sitt eget tempo, så ta deg god tid. Regn 3 dager fra Langesund til Notodden t/r og en uke opp og ned til Dalen». Pris for stor båt: t/r Skien-Hogga/Dalen ca kr 4.200.



# Oslo Maritime Kulturhavn

-Ottar Joachimsen -

Oslo Maritime Kulturhavn (OMK) <https://www.akershuskaia.no/> ble stiftet i 1994, med formål å arbeide for opprettelsen av en museumshavn for bevaringsverdige fartøyer og et senter for det maritime vernearbeidet i Oslo.



OMK er organisert som en forening, og har følgende organisasjoner som medlemmer: Norsk Veteranskibsklub, Seilskøyteklubben Colin Archer,

Den norske Veteranredningsskøyte Forening, **Norsk Motorskøyteklubb**, KFUM Oslo Sjøkorps, Kystlaget Viken (lokallag av Forbundet KYSTEN), Fartøylaget KNM Alta.

«Kulturhavnen» befinner seg langs Akershusstranda – på den vestre del av Rådhusutstikker 1, samt kaien videre langs skur 28 og skur 29 til der politiet har sin utlagte brygge.

Havnen er ment å ivareta og å formidle kystkulturen vår på en god og informativ måte. Til kystkulturen tilhører fartøyer som har gjort tjeneste på kyst vår som: fiskefartøyer, fraktefartøyer, små og store fartøyer med og uten motor og ellers bruksbåter av alle slag. Fartøyene må formidle en historie, et bruksområde typisk for sin tid. F.eks Colin Archer sine seilende redningsskøyter og også redningsfartøyer uten eller med lite seilføring - typisk RS Idun, RS Storebrand osv., slepebåter typisk SA Styrbjørn, passasjerfartøyer typisk DS Børøysund - og her er det mye «å ta av» langs kysten vår.

Skur 28 rommer lager og verksted for vedlikehold av D/S Børøysund, møtelokale, et lite kjøkken samt kontor for S/Y Mohawk. Skur 28 er kan leies til forskjellige formål av kulturell karakter.

Skur 29 brukes til vedlikehold av div fartøyer bygget i tre. Dette er fartøyer som er brukt i indre Oslofjord og til forskjellige formål. Nylig er det bygget en «lørje». En båttype som ble mye benyttet til frakting av småfrakt i indre Oslofjord fra gammelt av. Er det plass kan du få satt inn båten din der for reparasjon og videlikehold i vinterhalvåret. Jobben må du nok gjøre selv. Skuret har åpne dører når det er bemannet og publikum er velkommen inn. I skuret kan en også se båtmotorer bygget i Oslo.

## Faste båter i havna

KNM Alta er Norges største trebåt bygget i USA i 1953 og er en minesveiper av Saudaklassen. En av 10 fartøyer som utgjorde 1 minesveiperskvadron. Den tjenestegjorde 1953 til 1996 og lengden 333 fot. Den har to maskiner av typen general på 880 BHK hver. KNM Alta eies av stiftelsen Marinens Veteranskip og



Børøysund foran Styrbjørn

disponeres av venneforeningen. KNM Alta er en seilende historieforteller. **DS Styrbjørn.** En dampbåt bygget Gøteborg 1910, en gang Scandinavias største og sterkeste slepebåt, bygget for Det Svenske gruve- og Jernbaneselskapet, Lengde 12,42 m, ytelse 550ihk, Compound dampmaskin, 167brt. Omvisning etter avtale.

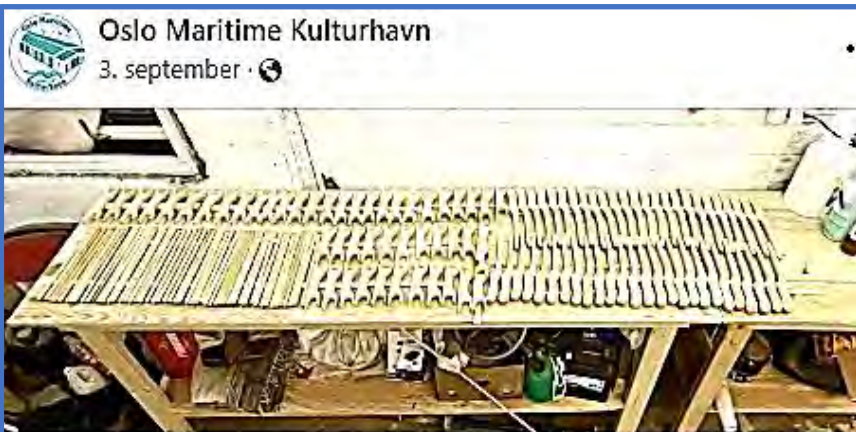


## DS Børøysund

er bygget 1908, for Trondhjemske Lægtercompagni og bygget som kombinert laste-, passasjer- og slepebåt. Fartøyet er 33 m langt og 5,5 m bred. Børøysund er utstyrt med en trippelkspansjon dampmaskin, kullforbruket er ca. 220kg pr time. Fartøyet brukes i sommerhalvåret til charterturer i Oslofjorden og andre steder. Omvisning etter avtale.

## S/Y Mohawk II

Bygget 1904, som lystfartøy ved verftet Stowe & Son i Shoreham i England. Fartøyet ble kjøpt av KFUM i 1953, lengden er 92 fot og et seilareal på 280m<sup>2</sup>. Dette er Sjøskorpsets stolthet og moderskip. Fartøyet benyttes som et tilbud til barn og ungdom og er en populær formidler av kystkultur.



Tore Gramnæs Jacobsen ▶ Akershusstevnet

3. september · 🌐

50 pilkestikker i sine enkelte deler. Nysmurte med kokt linolje og klare til sammensetting. Kystlaget Viken er snart klare til stevnet 🌐

## Hvem kan legge til i kulturhavnen?

Om vi har plass i sommerhalvåret er det fullt mulig å få legge til kai med båter som er godkjente

medlemsbåter i NMSK. Er det stor pågang kan du nok ikke regne med å få ligge der mer enn et par døgn. Det er vann og strøm på kaien og havneleien er på kr. 150 pr døgn inkl. vann og strøm. Om pågangen ikke er så stor, kan vi strekke liggetiden litt. Så det er bare å ta kontakt med Havnesjef for Kulturhavnen om du er interessert. Det er viktig at du legger ved informasjon om fartøyet, hvilken båtklubb du er medlem av, litt historikk og gjerne et bilde av fartøyet.



# Langs norskekysten sommeren 2021: Kurs mot Troms

- Skipper Arnulf med Matrosa Anne -

Redaktørens «nye båt» veteranredningskrysseren RS63 TORUNGEN, skulle på sin første kystseilas fra hjemmehavna i Oslo i dette koronna-året. Reisen er inspirert av TV-serien «Kurs mot nord», og alle de 4 tidligere opplevelsesrike sommerseilasene skippern har hatt t/r Oslo - Nord-Norge.

Reisebrevene fra våre opplevelser sommeren 2021 langs kysten, deler vi her stykkevis med Skipperpostens lesere utover vinteren. (Mange flere foto fra turen er også å finne på NMSKs Facebookside).

«Torungen» er en sveiset redningskrysser fra 1960, bygget for Redningsselskapet NSSR. I 1986 ble båten solgt til Svenska Sellskap för Redding af Skeppsbrutne. Der ble den delvis ombygget og oppgradert med mye nytt (bl.a. ny motor og egenskaper til å kunne bryte intil 70 cm is). Den tjenestegjorde i Østersjøen/Gotland fram til 1997, da den kom i privat eie (Stocholm, deretter Bergen).



Fredag 7. mai Maritim/Oslo – Fjærholmen/Nøtterøy, 40 nautiske mil (nm)

En herlig fredag å starte årets langtur. Sola skinner, bjerkeløvet springer og sjøen er blank. Bare 4 – 9 grader i lufta indikerer imidlertid at det fortsatt er vår. Nye prosedyrer med den 60 år gamle «nybåten» må gå seg til. Spennende og krevende! Båten oppfører seg svært annerledes enn den forrige vi hadde – den smekre Antares som skar seg fram over sjøen. Som et tungt lokomotiv brøyter Torungen seg fram, uten hekksjø, litt slingrende, men likevel nesten i 8 knop. Turtallet har jeg redusert med 150-200 omdreininger og forventer at dieselforbruket reduseres vesentlig fra den oppgitte «redningsselskapsfarta». Den ga opp mot 8,5 knop, men drakk 30-35 liter i timen. Nå håper vi å komme under 20 liter i timen.

Vi har avtalt å møte gode venner fra Norsk Motorskøyteklubb på Nøtterøy, og der tas vi godt imot av både voksne og barn. Befaringen på Antares, som «formann Thomas» har overtatt, er spennende. Han har jobbet som en maur på den, gjort den sååå fin. En slik båt fortjener en ny entusiastisk eier som vet hva han driver med. Jeg hadde ikke mer energi til e reparasjonene som jeg visste måtte til der om bord. Vår «nye båt» skaper imidlertid både mye energi og stor glede! Og gleden blant oss som har «ny» båt sprer seg i samtalene utover kvelden, når barna har lagt seg, og korkene spretter.



Thomas, Tommy, Jorun, Tor Anders og Anne



*Lørdag 8. mai, til Kragerø, 46 nm*

Vi tar farvel med skøyteklubbvenner på formiddagen i solskinn, men vinden øker og sola gjemmer seg. Over Langesundsfjorden blir sjøen bustete. Korteste rute, rett på innsiden av Jomfruland, husker vi – særlig de ubehagelige bølgene som slår i skuteseiden i den grunne innseilingen. Så vi bestemmer oss for å legge kursen lenger inn, for å ha opsjonen med å gå til Kragerø isf. Risør eller Lyngør. Langesundsfjorden er så ubehagelig at valget blir Kragerø. Det smale sundet inn mot byen, Kreppa, er jomfruelig trang i penetreringen. Men det er spennende å føre baugen inn i tranga på en god kurs, på denne jomfru-langturen med Torungen. Deilig var det ikke, men den sure svie kommer alltid etterpå. På gjestebrygga, der ingen båter ligger, møter oss et skilt hvor det står at vi må betale kr 510...på vinterstid. (Hva blir det til sommeren, mon tro?) De pengene vil vi heller bruke på en god middag på byen, så da får vi heller bestemme oss for at det blir lenge til noen kan kreve oss for en slik sum her i byen.



*Søndag 9. mai, til Arendal, 31 nm*

Det har blåst stiv kuling ute i havet i natt, men vinden skal løye utover dagen. Jeg vet at langs det grunne raet som strekker seg sørvestover, kan det være ubehagelig sjø. Men båtens sjøegenskaper og mannskapets evne til å stue, må jo prøves!

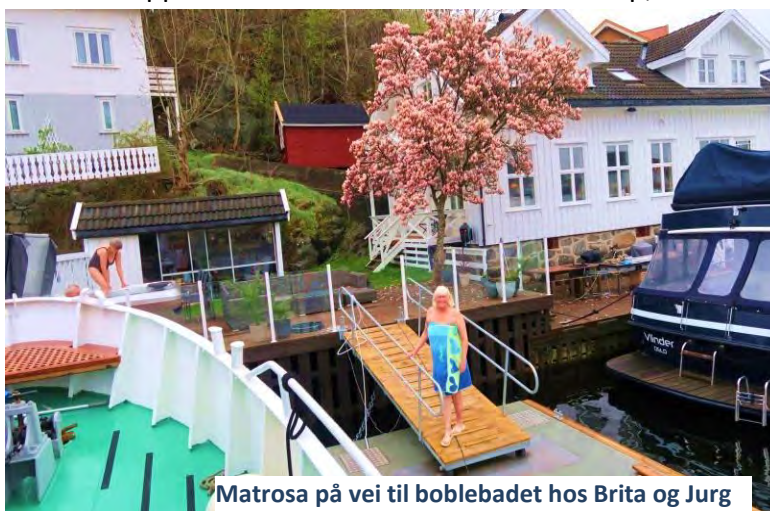
Etter noen minutter med baugen utenfor skjærgården, kommer dommen. Ikke bestått! Flere forsøk på kursendringer hjelper ikke. Båten ruller som fy i disse bølgene som er høye, og kommer fra flere kanter. Matrosa klamrer seg fast i styrhuset og setter føttene i skottet, når sjøen fyller dekket og måkene kan inspisere bunnstoffet på kjølen. «Arnulf – kan denne båten kantre?» Kort og ufølsomt: «nei!» Men... jeg innrømmer at dette er svært ubehagelig, selv om det ikke er farlig. Stuingen og jobben med å gjøre båten sjøklar besto vi definitivt IKKE! Svært mye forlot sine plasser – inne, nede og ute. Båtens sjøegenskaper er svært forskjellig fra Antares, og overraskelsene blir store. Dagen ender i Pollen i Arendal med mye rydding! Med smale, slitne øyeåpninger gløtter vi på et lite skilt som indikerer svært høy havneavgift, men ser hverken noen betalingsterminal eller mulighet for landstrøm. Det gjør oss til unnasnikere uten dårlig samvittighet. Vanntanken om bord ble vasket i sjøgangen, og rustsmaken på vannet er betydelig. Vi henter kanna med reservedrikkevann fra lageret, for å unngå at blodprosenten blir skyhøy. Kanskje må vi gjøre som i gamle dager – bare drikke øl pga. dårlig drikkevann? Vi tusler bort til Barique, der eieren Espen og noen få kunder blir lykkelige over å se kjente kunder. De har nettopp åpnet etter 4 måneder koronnastenging og vi føler oss varmt mottatt med kalde øl – «Torungen IPA!» Perfekt for våre slitne kropper.

*Mandag 10. mai, til Jurg og Brita i Arendal, 0,5 nm*

Vi har stående invitasjon bort til gode båtvenner, Brita og Jurg. De er svært sjøvante, med mange års erfaring på egen båt rundt på verdens hav. Nå bor de i et vakkert «skipperhus» helt inn mot Nidelvens utløp, med en flunka ny flytekai med solide moringer for tillegging av tunge båter. Her blir vi oppvartet – først med smakfulle og virkningsfulle bobler i deres hypermoderne boblebad, og deretter til en fortreffelig middag. Herlig å kunne dele vår skvulpete historie, som fortsatt sitter i kroppen, med forståelsesfulle venner!

*Tirsdag 11. mai, til Lillesand, 27 nm,*

Dagen starter med shopping. Brita kjører oss til Stoa der vi kan få erstattet Neptuns skadeverk på Torungens inventar – rengjøringsutstyret på akterdekket og PC'n til skippern som allerede skulle vært i aktivitet for å skrive reisebrev.



Vi tar farvel med gode venner, og setter kurs mot flere gode venner...i Lillesand. Etter en seilas i smule farvann blir vi mottatt på byens «beredskapsbrygge» av skipperveteranen Torbjørn Børslid (Bror av Torungens forrige eier) og kona Gerd. Torbjørn er svært aktiv i miljøet til Veteranredningskøytene med sin RS93 Aril, og har invitert eierne av den gedigne 75 fots veteranskøyta RS76 G. Unger Vetlesen om bord – Arvid og Elin (formann i Den norske Veteranredningsskøyteforening). Gjensidige omvisninger øker kunnskapsnivået – ihvertfall hos meg. På kvelden blir vi kjørt til restlageret fra Redningsselskapets historiebøker, som ble kastet ut fra Karljohansvern og ingen andre enn Torbjørn ville ta vare på. Mye godt innhold til bokhyllene i Torungen der, ja! Og etterpå feiret vi med kake og kaffe hos Torbjørn og Gerd.

*Onsdag 12. mai, til Kristiansand, 18 nm*

Blindleia er også smal, men ikke jomfruelig. Der seilte vi jo når båten ble hentet i Bergen, i november, så denne dagen blir det ingen plass til smågrove beskrivelser av ferden i trangt farvann.

Før ankomst Kristiansand er det bare å kalle opp havnevakta, for der har havnedirektøren informert om vår ankomst.

Plassen på kaifronten til kulturhuset Kilden er forbeholdt Torungen! Og hvem tar i mot tampene våre? Selvsagt direktør Halvard, men forsterket med 2 staute, uniformerte karer fra havna. Stas!!!! Etter arbeidstidens slutt blir vårt gode vennskap helt tilbake fra krigsskoletida, forseglet. En eventyrlig god og gammel årgang av karibisk rom ble sprettet (reisegave av Irene og Eivind i hjemmhavna). Og når mor Åsa kommer fra jobb blir hele kvelden og natta tilbrakt med godt drikke på akterdekket, før vi forflyttet oss 100 meter til leiligheten deres i Kanalbyen. Finn Audun og MonaKona dukker opp, og deilig mat blir servert av Åsa. En herlig vennekveld!

*Torsdag 13. mai, i Kristiansand*

Mor Åsa forteller venner at hun har vondt i håret i dag. Vår beskrivelse av dagen bør muligens forbigås i den stillheten som kroppen egentlig trenger, men.... så kommer alle de hyggelige besøkende om bord og gjør dagen til noe mye bedre enn formen tilsier! Jorun kommer syklende fra hytta si, med

medlemseffekter fra Norsk Motorskøyteklubb som vi skal ha med oss ...og passende leskedrikk til dagens solfylte akterdekk. Og slekta Gullowsen fra Kristiansand dukker opp. Strålende Pernille og Torstein! Og Finn A og MonaKona får også omvisning, over en medbrakt Rosè. Vi går tidlig i køya, og sover 10 strake timer!

*Fredag 14. mai, til Ny-Hellesund/Skarpøya, 8 nm*

Sola varmer mer dag for dag, men fyrkjele og radiatorer må likevel justeres. Torstein ga i går gode input til jobben. Og den minst 10. innleggelse-, oppdatering-, justering, passordskifte og .... for å få den jævla pc'n til å fungere bra, utføres - akkompagnert av alle stygge forbannelser jeg har oppsamlet gjennom mange år blant folk og røvere.



Aril, Torungen og G. Unger Vetlesen



Vi blir møtt av havneledelsen foran Kilden



Vi kaller opp Kristiansand havn på VHF kanal 12, og takker for oss. Umiddelbart etter «slutt», får vi oppkalling fra seilbåten Reset - båtvenner fra hjemnehavna. På tur inn mot havna, observerer de Torungen for andre gang, når de selv skal inn til havn. Første gangen, i Arendal, gikk vi glipp av felles ankerdrum. Så også denne gangen, dessverre. Vi får ta det igjen når vi kommer hjem. Kursen settes mot Ny-Hellesund og vårt tradisjonelle besøk til «ass statsforvalter» Knut og «sykepleieforvalter» Kari, på Skarpøya.



Knut tar i mot på Skarpøya

Vi opplever et hjertelig mottak på den flotte kaia deres, og påfølgende hygge med deres datter Kristine, pappa Christian og barnebarna. Lang tids fravær fra våre egne barnebarn vekket lengsel etter barneflirt. Småjentene smelter oss fullstendig. Resultatet er at Anne etter kort tid får et egenprodusert armbånd i gave av Maia. Herlig!

*Lørdag 15/5, til Farsund, 37 nm*

På Skarpøya v Ny-Hellesund får vi servert ferske rundstykker «på døra» av Kari. Skulle tro vi var i en gjestehavn med kostbar havneleie, men nei. Knut og Kari er mye bedre! Vi kaster loss i regnvær, men det er relativt rolig på havet i dag! Med kurs ut mot Lindesnes, innhentes vi av en båt med kjenfolk. Ørnulf og Ingrid har hytte i nærheten, og fått øye på oss. Vi tar ikke sjansen på å stoppe, men veldig hyggelig å hoie en hilsen utover havet! Etersom det er lang-helg, er det tjukt av folk oppe rundt Lindesnes fyr. Tipper det er mange som har behov for «å se folk» i disse pandemitider. I det trange sundet gjennom Korshamn dukker det opp gode, men såre minner. Her var jeg med eldste sønn Andreas den siste sommeren han levde, og vi hadde noen fantastisk fine dager med Antares og flotte turer i terrenget. (Han var kystskipper, og ville vært begeistret for Torungen). Regnet øker på når vi skal legge til i Farsund gjestehavn, og tilleggingen blir både trøblete og våt. Det er for grunt ytterst på kaia, og når vi forsøker å forhale innover der det kan være dypere, sitter vi fast. Betydelig motorkraft blir brukt, så tang og gjørme gir assosiasjoner om at båten bader i lapskaus. Så er vi flott. Som klissblaute katter rekker vi akkurat å skifte tørt, til at familiebesøket fra Kristiansand kommer bilkjørende. Bror Thomas og svigerinne Dikka er nettopp kommet på besøk fra østlandet til søster Pernille og svoger Torstein i Kristiansand. Bruttern har jeg ikke sett på lang tid, så dette er stor stas. De har medbrakt 3 kg ferske reker, så messa og byssa dypt nede i Torungen får virkelig prøvd sin kapasitet. Bestått! Vi storkoser oss til langt på kveld, da gjestene må hjem i griseværet på svingete veier.

*Søndag 16. mai, til Egersund, 30 nm*

Torungen har *ikke* stått på grunn i natt. Vi forlater uten å betale havneavgift, for betalingssystemet er ikke aktivert ennå. Sparte penger settes på ølkontoen, for der ligger an til overtrekk... som vanlig. Flatt hav i dag også. Deilig, selv om skøyta alltid vil «danse» når den går ut i havet!



Fantastisk kai på Skarpøya



Kontroll på Matrosa fra styrhuset



Lindesnes fyr

Affen og gutta fra redningskøyta RS 137 Kristian Gerhard Jebsen tar i mot oss på den høye stor-kaia i Egersund. Springet vi setter for å komme inntil kaia blir mislykket. Elveutløpet som er tett ved, spiller oss som vanlig et puss, så hekken vil ikke inntil. Litt maling legges igjen på kaia. Men vi erfarer også hvilket kryssholt som må brukes for å få riktig bevegelse i båten. Skippern føler seg klønete foran tilskuerne, før vi endelig lykkes. Affen tilbringer kvelden hos oss – et kjempehyggelig besøk, slik vi årlig opplever det to ganger i året – på nordtur og -sørtur.

#### *Mandag 17. mai, i Egersund*

Endelig nasjonaldag! En milepæl vi lenge har planlagt å feire akkurat her. Fra kl 0700 dunderer kanonskuddene fra fjelltoppen Kontrari, rett over byen. Mange arrangementer finner sted rundt i byen, men vi får bare med oss det nærmeste. Kl 12 synger vi nasjonalsangen sammen med hele landet. Kl 16 kommer flere gjester som vi har invitert om bord, for nå skal vi delta i byens båtkonvoi. Den ledes av redningskøyta Jebsen, og vi henger oss på. Jeg har snakket med skipper Lars om bord der, men fikk nok ikke full forståelse av hele opplegget.



For vi har avtalt å overta kaiplassen rett foran redningsskøyta - etter at konvoien er slutført. Men da må vi være raske for å kunne legge til før Jebsen gjør det trangt. Vel...vi skjærer ut av konvoien like før vi tror det er slutt, men det ble feil ... for noen. For når vi kommer som første båt inn i bysentrum, så står det hundrevis av folk sammen med hornorkester og mannskoret og venter på konvoien. Og de jubler, klapper og spiller opp når Torungen legger til! Det tar imidlertid laaang tid før konvoien ankommer, før den snur ut igjen. Korpset har spilt fra seg, så det er vi som stjeler showet! De tilskuerne som er igjen, får imidlertid oppleve en fantastisk flott og disiplinert båtparade. Hurraropene runger og vi viftet med flagg som vi ikke har gjort på flere år. Sola skinner og vi koser oss med mange gjester på akterdekket av egen båt, og etter hvert spiser vi middag på restaurant og avslutter på nabobåten – en skøyte, der skipperen ikke visste at han skulle bli medlem i Norsk Motorskøyteklubb før NÅ!

#### *Tirsdag 18. mai, til Stavanger, 52 nm*

Værmeldingen, både på Yr og Windy, får som vanlig rett. Det er relativt rolig vind og sjø rundet Jæren og vi slapper av på turen til Rogalands hovedstad. Vågen er nesten båt- og folketom. Bilene suser imidlertid forbi, der vi ligger suverent fortøyd - et skritt («haneskræv») rett ut fra dekk til fortau. Jeg er relativt svaksynt i dag, så jeg ser ingen informasjon om betaling. Kveldens spasertur på 75 meter, ender etter to minutter. Cardinal Pub har Koronna-restriksjoner, men vi pleier ikke å gå dit for å spise! Nå er det imidlertid blitt spiseplikt, akkurat slik det var i riktig gamle dager. Spisekartet tilbyr ikke «patentsmørbrød» (som kan flyttes fra kunde til kunde). Så da får det heller være. Vi går ombord!

#### *Onsdag 19. mai, til Tau, 8 nm*

På formiddagen mosjonerer vi kroppsmaskineriet. Det er kompensasjonen for at båtmaskineriet i går passifiserte kroppene våre fullstendig. Vi reflekterer over at det er lenge siden vi har sett folk med ansiktsmaske! Faktisk har vi ikke sett det siden vi forlot Oslo. Når vi passerer det tidligere Nokas-bygget, streifer tanken om maskerte røvere opp. For nå er det vi som er maskerte. Vi tillates imidlertid å få handlet her i byen, uten maske – i motsetning til i Oslo.

Sola skinner og vi kaster loss for, å «gå på slipp». Tau Slipp og båtbyggeri drives av Roar Idsøe, sønnen til Motorskøyteklubbmedlem Frode, med de flotte kutterne Utvær (68 fot) og Idsal (fra 1874). Vi har ambisjon om å inspisere/bli kjent med Torungens undervannskrog, og bytte offeranoder/zink og rengjøre og smøre på nytt bunnstoff. Den jobben bør vi klare på et døgn! ...håper jeg. Jeg er kjent med slippet fra i fjor, da Antares ble slippsett her på den «siste hjemturen», etter 11 års tjeneste i mine hender. 22.000 nautiske mil hadde vi tilbakelagt sammen, hovedsakelig langs norskekysten – den båten og jeg.

Vi legger oss i startgropa ved å fortøye utenfor slippemmen på Tou, og er spent på om planen for råkjøret i morgen lar seg gjennomføre.



# Årsmøtet 2021

Årsmøtet til NMSK ble avholdt lørdag 13. mars 2020, kl 1800-1915

Tilstede: 18 medlemmer på TEAMS

## Sak 1 Valg av møteleder og referent

Formann Thomas N Bjønness ble valgt som møteleder, og Arnulf Wibe ble valgt som referent.

## Sak 2 Valg av protokollvitner

Eivind Robertsen og Karsten Myhre ble valgt.

## Sak 3 Gjennomgang av årsberetningen

Møteleder leste opp årsberetningen for 2020. Den ble godkjent.

## Sak 4 Gjennomgang av årsregnskapet

Arnulf presenterte årsregnskapet samt revisorberetningen. Regnskapet med et overskudd på kr 60.389 ble godkjent.

## Sak 5 Budsjett/prognose av utgifter for 2021

Budsjettforslaget som ble sendt ut til medlemmene i innkallingen, ble presentert og godkjent.

## Sak 6 Medlemskontigent

Styrets forslag til å ikke endre kontigenten ble godkjent.

## Sak 7 Innmeldte saker

Ingen.

## Sak 8 Valg av styre for 2021-2122

Valgkomiteens forslag til styre ble vedtatt enstemmig:

**Thomas N Bjønness som**

**formann.** Som styremedlemmer:

- Jorunn Krüger (gjenvalg)
- Ottar Joakimsen (gjenvalg)
- Arnulf Wibe (gjenvalg)
- Tor Anders Jahre (gjenvalg)
- Kjartan Fønsteli (gjenvalg)
- Johanne Totland (ny)

## Sak 9 Valg av revisor

Gunhild T Klever ble valgt til ny revisor.

**Sak 10 Valgkomite** For neste periode valgte årsmøtet *Robert Voldnes* som meldte seg frivillig på årsmøtet. I tillegg fikk styret fullmakt til i nærmeste tid å finne/utpeke enda et medlem til dette viktige vervet.

SK årsregnskap 2			
Resultatregnskap		INNETEKTER	
	2020	Budsjett 2021	
<b>INNETEKTER</b>			
4 Medlemskontigent	83818		90 000
5 Møter og arrangementer	17458		10 000
6 Styrhuset (solgt 2019) og Ferdinand	0		-
7 Bank/Rekvisita/IT/Informasjon	22		50
8 Skipperposten	3300		5 000
9 Klubbeffekter	6871		23 000
10 Diverse	0		-
11 <b>Sum inntekter</b>	<b>111469</b>		<b>128 050</b>
<b>UTGIFTER</b>			
13 Medlemskontigent	500		1 000
14 Møter/Arrangementer	11580		45 000
15 Styrhuset (solgt 2019) og Ferdinand	1731		4 000
16 Bank/Rekvisita/IT/Informasjon	4000		5 000
17 Skipperposten og porto	18507		23 000
18 Klubbeffekter	14762		50 000
19 Diverse	0		-
20 <b>Sum utgifter</b>	<b>51 080</b>		<b>128 000</b>
21 <b>Årsresultat</b>	<b>60 389</b>		<b>50</b>

Protokollvitne

Eivind W Robertsen

(sign/godkjent pr epost)

Protokollvitne

Karsten Myhre

(sign/godkjent pr epost)

# Nye medlemsbåter i NMSK

Etter justering av vedtektene på årsmøtet i mars 2018 har medlemstilgangen til NMSK vært på 137 nyinnmeldte båter. De er alle blitt presentert i Skipperposten siden den gang. Her vises de 11 siste siden marsnummeret i 2021. Alle medlemsbåtene er mer eller mindre fyldige presentert i «Fartøyregister» på vår hjemmeside <https://nmsk.no/fartoyregister/>.

- Noen medlemsbåter har vi mottatt mye informasjon om, mens andre vet vi lite om - ennå. Vi håper denne introduksjonen inspirerer både nye og gamle medlemmer til å sende historikk og bilder om båtene til redaktøren!

## AXEL

(Odd Harald Turøy, 5419 Fitjar)



## BORGHILD

(Øyvind Vassøy, 4014 Stavanger)



## FREDRIKSTAD

(Pål-Espen Lindberg, Fredrikstad/ Isegran)



## LAUVANGER

(Kenneth Ringberg, Tromsø)



## LEVRASUND

(Arve Sundal, Sunde i Sunnhordland)



## NYVINGEN

(Syver Grepstad, 6863 Leikanger)



## STRILAJENTO

ex Hanna av Bulandet  
(Bjarte Ulveseth, Sotra)



## TENNSKJÆR

(Helge Nøstvold, Kristiansund)



## THISUND

(Arnt Olav Osen, Kristiansund)



## TUBÅEN

(Vidar Tansøy, Florø)



## VILDROSA

(Svein Otto S Forsberg, 1560 Larkollen)



*Eierskifte – (nye eiere):*

## BRODD

(Sven Meyer, 1619 Fredrikstad)

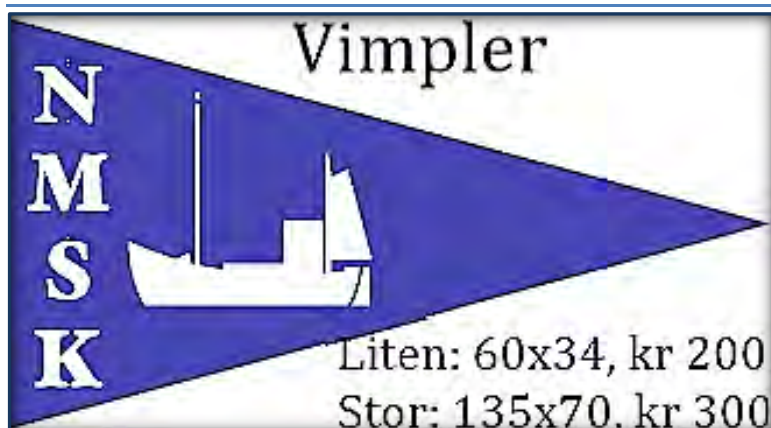
## NAUSTVÅG

(Nils-Andre Wågenes, 5304 Hetlevik)



# NMSK profilering

Styret erfarer at NMSKs «Fartøysregister» og «Skipperposten» er viktige aktivum i rekrutteringen av nye medlemmer. Vi ønsker også samme effekt av våre medlemseffekter <https://nmsk.no/medlemseffekter/>. Effektene som vises under kan bestilles gjennom [post@nmsk.no](mailto:post@nmsk.no) eller til styremedlem Tor Anders Jahre (se siste side), eller kjøpes på samlinger. Alle effekter som må sendes, tilkommer portotillegg.



## Luemerke

20x20 mm, i messing med nål på baksiden

Passer til skipperlua

Pris: kr 50,-



## Picue skjorte

med NMSK merke  
Størrelser M, L, og XL

Pris: kr 200,-



## Båtplakett



Tilsendes alle nye båtmedlemmer når kontigenten er betalt.

Regn med litt leveringstid.

## Kaffekopper

Emblem og evt. båtnavn på andre siden

Pris u/m navn: kr 100/150



## Fleecejakke

med NMSK logo brodert på brystet.

Str M, L, XL og XXL

Pris kr 450,-



## Medlemsrabatter

**Malerstua** (Slependen/Bærum) 15% på alle fullpris varer, unntatt bunnstoff.

**Regional Trading** (Strømsv 318 på Alna i Oslo) 10-35% på oljer/fett/kjemi, filtere, maling og bunnstoff, malingsverktøy og startbatterier. **(30% på Texaco motoroljer!)**

**Sotranot AS** (Sartor Storsenter, 5353 Straume) - en butikk som selger fiskeutstyr, sjakler, skrog gjennomføringer, maling lakk, lensepumper osv. Det de ikke har, skaffer de. En butikk med skikkelig kundeservice.

**Star Maling/Carboline** i Drammen/Lierstranda

NMSK sine medlemmer får 30% rabatt. De fører også Owatrol 1 og 2.

Dette er den nye fleeejakka som vi anskaffet i 2019. Den er relativt kroppsformet, passe fyldig fleecce og har ytre lommer med glidelås samt innerlommer. God kvalitet!

# Maritim kryssord

- av Jorun C. Krüger-

Skipperposten ønsker å engasjere båtinteresserte **barn og ungdom**. Løsningen kommer i neste nummer.

## Maritimt kryssord 2

### NMSK T-skjorte

Emblem på erme + båtnavn på brystet (etter ønske).

Standard størrelser – for herre/dame/barn

Pris u/m navn: kr 200



<p>Across</p> <p>1 fortøyningshjelp</p> <p>4 hastighet</p> <p>6 kjøkken</p> <p>7 der motoren er</p> <p>8 soverommet</p> <p>10 viktig knute</p> <p>13 venstre</p> <p>15 seng</p> <p>16 sjef</p> <p>17 gjerdet</p> <p>18 vinduet</p>	<p>Down</p> <p>2 ikke griserygg men...</p> <p>3 drivstoff</p> <p>5 tauføring</p> <p>9 høyre</p> <p>11 gulvet inne</p> <p>12 spiserom</p> <p>14 gulvet ute</p>
--	---

Løsning på kryssord nr 1

### Vannrett

3. Norges lengste fjord
4. Fokk
6. Knute
8. Lett båt
10. Baklyss
11. Kvalm
14. Finne veien
15. Norges sydligste fyr

### Loddrett

1. Maling under båten
2. Festivalby
5. Skolefri
7. Vind mot land
9. Vegg
11. Der kapteinen står
13. Tau i land

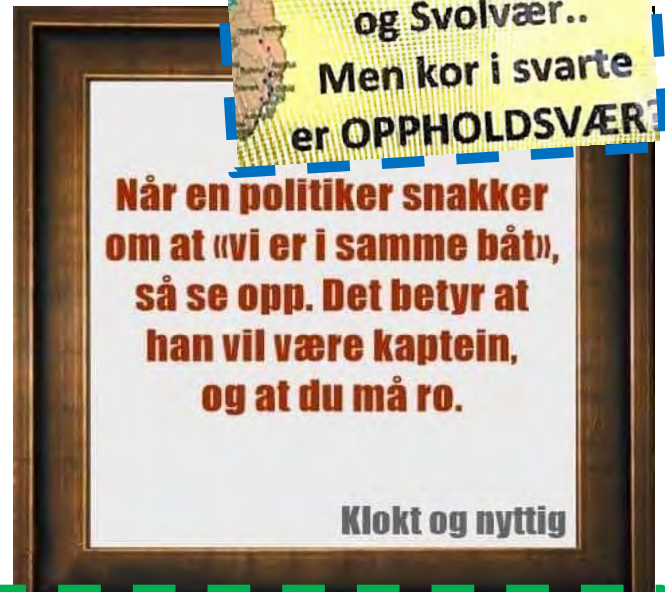
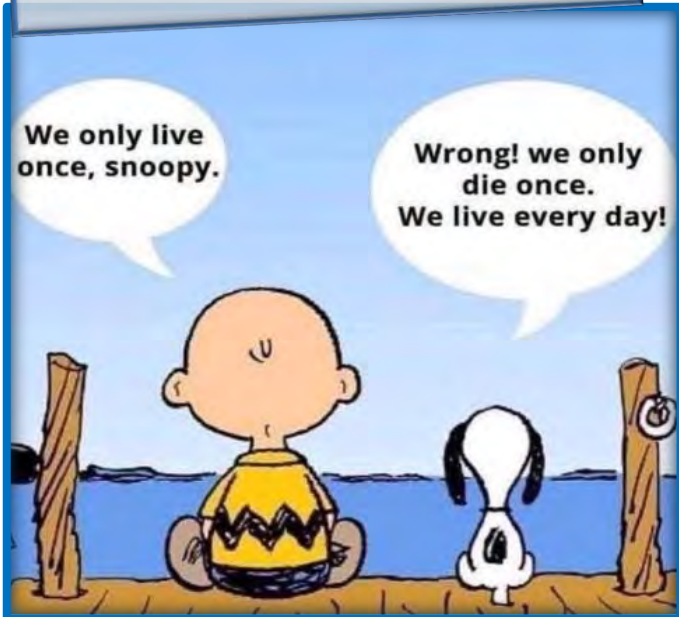
# Nest sist

Viktige nyheter på hjemmesiden [nmsk.no](http://nmsk.no) vil ofte speiles på klubbens Facebook

## Kaffekopp om bord?

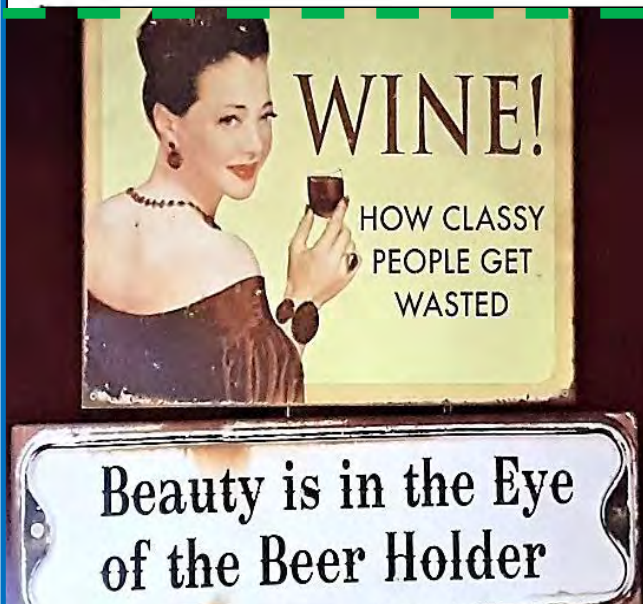
Kanskje kaffen vil smake ekstra godt i 2022, hvis du anskaffer NMSK-koppen? (Se s 33, profilering)

Jeg trenger hjelp!  
Jeg har leita på kartet og funnet  
Henningsvær,  
Sørvær, Misvær  
og Svolvær..  
Men kor i svarte  
er OPPHOLDSVÆR?



## OG DET VAR DANMARK PANSER-BASSERNE

MORTEN INGEMANN.DK



# MEDLEMSAKTIVITETER

- o 5.mars 22 NMSK årsmøte og –fest i skur 28
- o Mars 22 NMSK medlemstur til Skagen («Maskinrummet «)
- o 6-8. mai 22 Vårsamlinger i regionene
- o 10. – 12.juni 22 Hardanger trebåtfestival
- o 18. juni NMSK (m fl.) treff i Fosnavåg (førebels dato)
- o 21. – 24. juli 22 Forbundet Kystens landsstevne på Bragdøya v/Kristiansand
- o 4. – 7.august 22 Fjordsteam i Bergen
- o 4. – 6.august 22 Risør trebåtfestival
- o 13.-16. august 22 Trebåtfestivalen i Ulsteinvik
- o September 22 Akershusstevnet i Oslo Maritime Kulturhavn
- o September 22 NMSK høstsamling på Koster

NORSK MOTORSKØYTEKLUBB:  
"Unike fartøyer"

## STYRE OG STELL

### NMSKs styre 2021-2022:

Styreleder:	Thomas N Bjønness	tlf 90529911,	e-post <a href="mailto:thomas@trendegrisk.no">thomas@trendegrisk.no</a>
Styremedlem:	Arnulf Wibe	tlf 99598964	e-post <a href="mailto:arnulf.wibe@online.no">arnulf.wibe@online.no</a>
Styremedlem:	Jorun Krüger	tlf 48047966	e-post <a href="mailto:jorun.camilla.krger@vtfk.no">jorun.camilla.krger@vtfk.no</a>
Styremedlem:	Ottar Joakimsen	tlf 95899640	e-post <a href="mailto:ottjo07@gmail.com">ottjo07@gmail.com</a>
Styremedlem:	Kjartan Fønsteli	tlf 91548909	e-post <a href="mailto:kjartanfonsteli@gmail.com">kjartanfonsteli@gmail.com</a>
Styremedlem:	Tor Anders Jahre	tlf 90519929	e-post <a href="mailto:tormur@online.no">tormur@online.no</a>
Styremedlem:	Johanne Totland	Tlf 97044764	e-post <a href="mailto:johanne_195@hotmail.com">johanne_195@hotmail.com</a>



*Søstrene Hegre har overtatt kommandoen...i Brønnøysund! (foto Arnulf)*



**NORSK MOTORSKØYTEKLUBB**

Drammensveien 208, 0277 Oslo

Hjemmeside: <http://nmsk.no> e-post: [post@nmsk.no](mailto:post@nmsk.no)

