SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

November 2016



www.nmsk.no

SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb

Redaktør Arnulf Wibe
arnulf.wibe@online.no



Forsidebilde: på svai i Karlsøyvær i Steigen

Innhold

s 3	Formannens hjørne
s 4-5	Stillehavsøsters
s 6-7	Kragerø havnefestival i media
s 8-11	Langs norskekysten sommeren 2016
s 12-15	Det store eventyret MK Bjugnskjær
s 16	Om alt som kan gå galt, del 4
s 17	Ljugekrakken
s 18-19	Høstsamlingen 2016
s 20-21	Maritim ordliste
s 22	Navigasjon
s 23	Nest sist
s 24	Styre og stell

Formannens hjørne



Mens kalde høstkvelder blåser gjennom marg og bein er det godt å kunne sette seg til rette i godstolen, mimre litt tilbake til varme sommerdager på sjøen, og kombinert med dette kose seg med siste nummer av Skipperposten. Denne utgaven er nesten blitt et reisemagasin. Du kan blant annet kan glede deg til å lese om Arnulfs fantastiske tur til Nord Norge, en helt ny matspalte, Oles forhåpentligvis siste uheldigheter med Lacrima og noen sider om mitt eget hittil største maritime eventyr; ervervelsen av Bjugnskjær, for å nevne noe.

Noen av oss benytter båten hele året, mens mange er i ferd med å pakke inn for vinteren. Uansett hvilken kategori du tilhører er det vel sesongen for vedlikehold som nå står på terskelen. For min egen del skal vinteren tilbringes med å installere Kabola sentralfyr, deretter gjøre dekket tett og lysere, samt sannsynligvis bruke opp 100-200 ltr linolje og terpentin… Det nytter ikke å verken være arbeidssky eller ha ti tommeltotter når man er skøyteeier, og det er sikkert en del av dere som også har et og annet prosjekt i løpet av vinteren. Ikke nøl med å sende avgårde noen bilder og skrible ned noen ord om vedlikehold, båtturer eller annet som du kan tenke deg å dele med Skipperpostens lesere. Husk at dine opplevelser på sjøen sannsynligvis har stor underholdnings- og hyggeverdi for mange andre, og Skipperposten blir kun bedre av at flere bidrar med historier og opplevelser.

Jeg vil samtidig få minne om NMSKs facebookside. Er du ikke medlem der er det bare å søke oss opp. Nå har vi åpnet opp slik at alle som vil kan bli medlem av siden, og forhåpentligvis kan dette være med på å generere nye medlemmer til klubben. I høst bikket vi 101 medlemmer, og det viser seg at tilsiget av medlemmer jevnt over er minst like stort som frafallet. Med andre ord er det liv laga for klubben vår også i 2017.

Husk å melde deg på det store Sildebordet den *26. november*. Her blir det sild og annen sjømat slik vi pleier, og vi har gjort avtale med en super trubadur som står for musikken om kvelden. Her blir det overhengende dansefare for mange. Begrenset med plasser, så ikke vent med påmeldingen. Ship o'hoi folkens

Thomas Nicolai

Stillehavsøsters

- av Ole Larsen –

Blir kanskje litt feil at jag skal stå for den nye matspalten i Skipperposten, når jeg er gift med en kokk, men da kan jeg i hvert fall få faglig korrigering om jeg havner altfor langt ut på viddene (eller bølgene).

Det var ønske om at første tema skal være skjell, som nok en del av medlemmene forsyner seg av om sommeren.

Vi har det siste tiåret blitt invadert av Stillehavsøsters , som har spredt seg fra oppdrett bl.a. i Danmark og litt på Vestlandet. Disse egner seg godt som menneskeføde i rå tilstand, men ikke alle er så avanserte at de gulper i seg slimet på direkten (meg selv iberegnet).

Østersen liker seg på grunt vann. I følge diverse nettsider ned til 1,5 meters dyp. Kan også finnes dypere.

De som vokser på bergveggen sitter som limt fast og er vanskelige å få løs, men de som vokser på andre skjell eller sandbunn er lette å plukke. Stillehavsøstersen vokser mye raskere enn andre lokale arter, er frykt for at de vil fordrive våre egne østers og blåskjell, så bare plukk ! Stillehavsøstersen er «rufsete», mens lokale østers er mye jevnere og «penere» og skal helst ikke plukkes.

Jeg antar at skjellene plukkes så dypt at de ved fjære sjø alltid er under vann - samme regel som for blåskjell. Om dette er vitenskapelig begrunnet, ler bare gammel overtro, vites ikke, men for sikkerhetsskyld … .

Fikk tips fra andre i klubben om at de var utmerket å grille. De legges da på grillen med buet side ned. De åpner seg ikke av seg selv når de er ferdige, men det er da liten motstand når man åpner dem med kniv. Når de er åpnet og ferdige, kan man variere i det uendelige med dressinger og tilbehør. Ramsløk er anbefalt, det samme er ridderost og forskjellig blåmuggost. Bare fantasien setter grenser! Smaker fantastisk !
Og som Jokke i *Pondus* ville ha sagt; «til denne retten passer det best med en kald øl!»

God appetitt!





Når man skal «fange» østers, er det viktig at man følger «Blåskjellvarselet» da østersen stort sett kan risikere å få i seg de samme giftige algene som blåskjellene, og da i første omgang, kan forårsake akutt matforgiftning.
P.S. Blåskjelltelefonen nr.: 82 03 33 33 eller søk på Matportalen.no , Mattilsynet. no eller bare blåskjellvarsel.

Om østers

Vi oppfordres av Havforskningsinstituttet til å lete etter Stillehavsøsters som er i ferd med å foreta en "unfriendly takeover" langs kysten vår. Den kan bli et problem i årene fremover, og vi oppfordres derfor til å hente opp og spise så mye stillehavsøsters som mulig.

Det finnes mer enn 100 arter østers i verden. Den hjemlige norske østersarten er flatøstersen (Ostrea edulis), men den står som truet på den nasjonale rødlisten over hva vi ikke skal høste fra havet. Likevel, hvis flatøstersen er et vanlig syn der du dykker og bader, kan den håndplukkes til privat bruk. Men velg helst stillehavsøsters hvis du finner det! Nå har nemlig sjøtemperaturen økt akkurat nok til at stillehavsøstersen etablerer seg. Den trenger ca. 18 plussgrader i vannet i fire til åtte uker for å gyte. Når den først slipper sitt avkom, er det i mengder. Hvert individ blåser ut inntil 200 millioner egg, og bestanden kommer til å mangedoble seg årlig om utviklingen fortsetter. NIVA har laget en fremtidsmodell som ikke ser særlig lys ut for andre arter i samme farvann.

Liker varmt vann

Østers har meget kraftige, uregelmessige og ulike skall og kan bli opptil 170 mm i diameter, avhengig av temperaturen. Vanligvis finner du den på få meters dyp der den delvis har vokset seg fast til et hardt underlag. Østers kan bli over 20 år gamle, men vanligvis blir de ikke mer enn 8-10 år. Frem til midten av 1800-tallet var flatøsters vanlig langs hele kysten vår, og store mengder ble høstet. Men så trakk den seg tilbake, og finnes i dag hovedsakelig i områder med høy temperatur om sommeren, som soloppvarmede poller og grunner i områder nord for Trøndelag. I Europa finnes **flatøsters** fra Middelhavet til Midt-Norge.


Flatøsters

Stillehavsøstersen hører naturlig hjemme i Stillehavet, men ble for første gang brukt i østersoppdrett i Holland på 60-tallet. Senere er arten importert til oppdrettsvirksomhet i en rekke land, og har på den måten spredt seg rundt i havet i stor skala. Kvaliteten er best fra høsten og utover vinteren når skjellene har hatt god tilgang på føde og samlet opp mye næring. De kan også holde en høy kvalitet om våren, men ved kjønnsmodningen og gyting forringes kvaliteten. Vill østers må kun høstes i helt rent vann, siden forurenset østers som spises rå kan føre til matforgiftning. Stillehavsøsters liker seg på grunt vann og er derfor utsatt for måkeskitt. Derfor bør stillehavsøsters varmehandles før de spises.

Slik åpner du østers

Hold østersen med den dype skalldelen ned i et sammenbrettet håndkle. Før en østerskniv eller en kraftig tollekniv inn mellom de to skalldelene. Før kniven bakover mot spissen av skallet og skjær løs østersmuskelen. Du kan også legge dem rett på grillen. Varmen gjør at de åpner seg. Husk at stillehavsøsters må varmebehandles før du spiser dem mens flatøsters gjerne kan nytes rå.

Kragerø havnefestival 2016: (fra Kragerø blad KV)

Et klenodie fra båtmotorens barndom

Norsk Motorskøyteklubb er stolte over å få vise frem et ekte kystkulturklenodie, semidiesel-maskinen «Ferdinand», på havnefestivalen. Ferdinand er en representant for gammel-motorene fra tiden da fiskeflåten fikk motor for første gang.

(Renskrevet fra en dårlig kopi)

I årene fra ca 1890 og langt utover starten av 1900 tallet kjøpte norske fiskere avdankede fiskekuttere fra England, og de fleste av disse var da rene seilkuttere. Norsk motorproduksjon startet i 1903-04, og mange vildra kjensel på motornavn som Rubb, Rapp, Wichmann, Heimdal, Union, Normo m.fl. Utover 30-tallet sies det å ha eksistert over 120 norske båtmotorfabrikanter, og hver unike motor hadde sin lyd, sine egenskaper og sine nykker.

I båtmotorens tidligere dager ble motorene ansett som godværs-maskiner, sier formann i Norsk Motorskøyteklubb Thomas Nicolai Bjønness. Når båtene skulle til eller fra kai, samt dersom det var dårlig vær, seilte de. De stolte på seilene, og av erfaring fikk motorene et heller dårlig rykte i starten. Å gå for motor var usikkert, og ble hovedsakelig benyttet når det ikke var vind til å seile.

DUNK-DUNK-DUNK-LYDEN

Guttungene på kaia i etterkrigstiden og helt fram til 70 tallet kunne gjenkjenne fiskekutterne og –skøytene på motorlyden, lenge før de kunne se båtene komme innover fjorden. Den karakteristiske dunk-dunk-dunk lyden, som i dag nesten ikke er å finne på sjøen, var helt unik for hver motor og hver båt. Disse motorene ble håndlaget på små motorfabrikker, og instruksjonsbøkene fikk påført motornummeret til den aktuelle motor, da det var litt forskjell på dem alle.



THOMAS NICOLAY BJØNNES HAR MED ET KLENODIE FRA BÅTMOTORENS BARNDOM TIL ÅRETS HAVNEFESTIVAL.

Norsk Motorskøyteklubb er en forening som ble startet i 1975 på dekket av en reisende båt ve navn Neco (nå Maggedutti). Også ombord i denne båten sto, og står det fortsatt, en semidieselmaskin. NMSK er en landsdekkende forening som arbeider for bevaring og bruk av, samt kunnskaper om historien til, eldre særpregede motorfartøyer som representerer kystens historie. Hovedfokuset er på motorskøyter, yrkesfartøyer og verneverdige fartøyer, hovedsakelig eldre trebåter. Også andre eldre eller nyere fartøyer, som er typiske for den kystkulturelle arv, kommer inn under klubbens formål.

SEMIDIESEL FRA 1963

«Ferdinand» er en 30 HK Volda Semidiesel fra 1963. Den er en av de siste årgangene som ble produsert av Volda, og regnes således som en moderne semidiesel. Slagvolumet på maskinen er 23 liter, på én sylinder. Maskinen veier i overkant av 3 tonn, og svinghjulet alene vier mellom 750-950 kg. Turtallet på slike maskiner er lavt, og de fungerer etter totaktsprinsippet; en omdreining-et dunk. Når maskinen er god og varm kan turtallet komme helt ned i 30-60 omdreininger i minuttet. På dette turtallet stopper svinghjulet nesten helt opp før neste dunk, og blir turtallet for lavt kan det hende at stempelet ikke når på topp før neste antenning

og svinghjulet skifter omdreiningsretning. Under Kragerø Havnefestival kommer Bjønness til å demonstrere oppstart og kjøring av «Ferdinand». du finner oss på kaia, kom gjerne bort for en prat. Ved kaia ligger også formannens nye båt, fiske- og fraktekutteren Bjugnskjær. Denne båten har ikke lenger den originale semidieselmaskinen, men har en Wichmann 3DCT. Da semidieselmaskinene begynte å bli umoderne startet Wichmann produksjonen av moderne dieselmaskiner, såkalte skipsmaskiner, av typen AC (den store serien) og DC (den lille serien). Wichmann 3DCT betyr 3 sylindret DC motor med Turbo, som yter 75HK pr sylinder. På tross av å regnes som en moderne dieselmaskin har denne et marsjfartsturtall på 330 RPM, og en egenvekt tilsvarende 3-4 personbiler.

- Spør du pent kan jeg starte opp denne også, sier Bjønness.



Fra «Livet i Bestumkilen»

(klippet fra Skipperposten - vakkert skrevet for «noen» år siden)

Nå er høsten her, med klarvær og lunefulle vinder. En del av "damene" i havna, har allerede fått vinterpelsen på, og noen av dem går en ensom vinter i møte. En håndfull dekksslitere holder ennå koken, og noen gir seg aldri!
Etter en fårikål-tur, et sildebord og en årsfest, er våren her igjen, og vi går den i møte med spenning og forventning: "Kustos" med sitt nye styrehustak, "Moholmen" med nytt dekk og rekke, -mon tro hvilken dekks-farge "Falkfjord" får, - og hvilke farkoster vil Magne og Knut stille med denne sesongen, ------??????

Mine drømmer om en liten bondegård ved sjøen, med geiter, bikkjer, båthus, dypvannskai, en slipp og et par båter, har lite til felles med dagens virkelighet. Dog fortviler jeg ikke. Jeg har ett av storbyen`s fineste strandsted, hvor jeg kan sitte på terassen med "tean i tanga", ei pils i hånda, lytte til måkene, kjenne sjølukta (og dønningene fra Danskeferja), leve - å drømme om Listefjorden! Kan man ha det bedre???

Anne på "Idun"

Langs norskekysten sommeren 2016
«Smakebiter»

- Arnulf Wibe-

I tidligere nummere av Skipperposten har denne turen blitt introdusert. Fasit ble at Senjahav og Antares tøffet fra Oslo den 29. mai, til Forbundet kystens landsstevne i Bodø den 14. juli - 950 nautiske mil. Turen var spekket med mektige naturopplevelser inn og ut fjorder,med mange havneanløp og mye sosial glede. Fra Bodø reiste vi uavhengig av hverandre, som planlagt. Antares fortsatte nordover til Harstad før baugen snudde mot Oslo – en tur på totalt 2.400 nautiske mil. Senjahav ble igjen nordpå for å overvintre i Bodø.Opplevelsene fra Antares 90 dager på tur, er beskrevet på Facebooksiden «ANTARES - Sommertur 2016 (reisebrev)», med tilhørende bilder. Brevene er også koplet til Norsk motorskøyteklubbs Facebookside. Her følger noen utdrag fra reisebrevene:



Torsdag 2. juni, i Arendal (Pollen)
«Hviledag», men Alf har fått i oppdrag å kjøpe nye/brukte stoler til Senjahavs akterdekk. Misjonssambanet har de flotteste og billigste. Utsalget ligger oppe i byen, og undertegnede bistår med møbeltransporten. Stolene er litt uhåndterlige på syklenes bagasjebrett. Alf synes at det er dumt å måtte gå ved siden av sykkelen og lanserer ideen om like godt å sitte i stolen som er løst plassert på bagasjebrettet. Mine advarsler neglisjeres, og mens jeg blir opptatt av gapskrattende tilskuere som spør meg om hvor mye Alf har drukket (han var edru), setter han utfor. Det går ikke så bra. Sykkelen kælva, og stol og sete ble en materie som Alf ikke får frigjort i en fei. Jeg klarer hverken å snakke eller hjelpe han, for latteren har tatt meg fullstendig. Bedre blir det ikke når Alf meddeler behovet for full mønstring av de edle deler. Han er svært usikker på antall og tilstand. Om bord ble gamle stoler byttet med nye, og noen mente at de gamle skinnstolene skulle tilfalle det gamle Grand hotel. Karsten er tilbake i kveldinga. Vi forblir ombord og sparer både lever og lommebok.

Lørdag 4/6 - til Korshavn, like vest av Lindesnes
Senjahavs mannskap henger seg på en guidet omvisning på fortet på Helgøya i Ny-Hellesund, tidlig på dagen. På Antares lager jeg juninummeret av Skipperposten. Alle er involvert i diskusjon om meitemarkenes skjebne. Finn Ove argumenterer godt for at disse danske skapningene ikke må besudle norske arter og -natur. Den beslutningen vinner, og vi venter nå på hvordan Alf velger å mate norske dyr med dansk lekkerbisken. (Forslaget om supplement til vår egen grillmiddag er allerede nedstemt). Mat til fiskene er mest nærliggende, for måker finnes det knapt noen igjen av mange steder på kysten. Alf foretar eksekveringen i hemmelighet (muligens til en bønn). Vinden fra NØ øker. Det er helt greit fram til vi må utenfor Lindesnes fyr. Der får vi sesongens første skikkelige løft av baugen og test av om alt om bord er «sjøklart». Bestått! Inn til Korshavn er sjøen rolig bak «neset». Antares praier et par båter på den flotte gjestebrygga for å skaffe 18 meter kaiplass. Den tyske båten forhaler raskt og effektivt. Den andre hadde en skipper fra Bergen. Han gjør ingentingt, men jeg hører at det kom en kontinuerlig strøm av ord ut av munnen hans. Jeg klasker Antares inn til kaikanten med 50 cm klaring i hver ende, samtidig som jeg kaster trosser ut på brygga. Tyskerne har litt store øyne der baugspydet mitt rager over hodene deres i cockpit. Bergenseren står fortsatt og roper til meg. Jeg må rope tilbake for å spørre om han kan gjøre fast aktertrossa som jeg har kastet ved siden av han. Da kommer han løpende bort til meg for å fortelle at jeg heller burde lagt til på en annen måte. Min neglisjering av hele fyren, fører til at han går helt opp i ansiktet mitt og forteller at han er meget erfaren og seiler nesten hele året. Hans kritthvite ansikt og armer avslører bløffmakeren. Jeg hører resten av dagen hver gang det kommer et offer forbi båten hans.





Lørdag 11/6 i Norheimsund på Hardanger trebåtfestival
Treffer som vanlig Sildakongen Arvid, på slike arrangementer. Hyggelig med denne litt originale kremmeren. Blir ikke forundret når han reklamerer for en røkt ørretside, som jeg kjøper, og han deretter skjærer av en betydelig smaksprøve til seg selv.
Et av turens store høydepunkter er i dag. "Slogmåkene" skal opptre på hovedcenen (shanty og irsk/skotsk. Den befinner seg på fiskemærene som er underlaget for hele gjestehavna. Publikum står på kaia. Slogmåkene er en braksuksess denne gangen også, med sin offisielle



halvannen times konsert. Deretter bare fortsetter de 13 kara å synge og spille der de befinner seg i Norheimsund. Først på puben. Deretter om bord i Olav Østensjø Jr, der mange av oss blir invitert til fri musikk, sang og dram. Bestemmer meg for å melde meg inn i CMB, der jeg koser meg blant hele båtgjengen (6-7 båter). De har en felles samlingsstund med boblende drikke, før kveldens store Bacalaomiddag. Ser også at båten min har mange likheter med alle de mindre, og nydelige plattgatterne som de fleste medlemmene har. En nydelig hjemmelaget bacalaomiddag går umiddelbart over til sang og musikk. Slogmåkene spiser selvsagt her, og da tar det helt av. Ellevillt! Deretter spredde de seg, men musikk er å høre i mange kroker av Nordheimsund hele natta. Jeg møter en av frontfigurene, Karl Johan, på gata klokken halv tre, og vi har en lang og trivelig prat før hodet mitt fraktes av slingrete sjøbein til egen hodepute.



Torsdag 23/6 til lørdag 25/6 - fra Selje til Ålesund
Vi tar jolla ut til det magiske klosteret på Selja. Anne opplever det fantastisk, med sin innlevelse i historien om St.Sunniva og munkene, og jeg kjenner på stedets fantastiske beliggenhet i den kraftfulle naturen. Utpå kvelden kommer doktorbåten Senjahav og RS Karine Moe. Et hyggelig gjensyn, etter at både Tore og Karsten har vært et par dager i Oslo (forskjellige formål) mens båtene lå i Florø. Avtalen vår er å gå samlet rundt Stadt. Yr melder at det kommer mye vind utpå ettermiddagen, så vi kaster loss klokken 0400. Det er en mektig natur som viser seg på ferden rundt Stadtlandet. Skodde renner som fra en isbre, ned fra fjellet i de stille morgentimene. Havet er rolig, men vi kjenner kreftene av gammel-sjø og svell der ute hvor havstrømmene alltid er i opprør. Det er fortsatt lite vind når vi passerer øyene med de rike fiskerne på søndre Sunnmøre (Fosnavåg m fl.) og tøffer inn moloåpningen til Brosundet i Ålesund. Indre havn er fylt med småbåter, så da må vi ordne oss selv her ute i det ytre bassenget. Mens vi legger til får vi høre at Gro "spionerer" på oss. Vi (Benedicte) får tilsendt et utklipp fra havnas webkamera, mens vi fortsatt jobber med tilleggingen! Ja, ja…George Orwell har jo gitt oss varsel om dette for mange år siden. Jeg hiver meg i en taxi til legevakta. Fastlegen har gitt meg et puff, og motiasjonen er forsterket med tiden. Feber og vrengte lunger har tappet alle krefter, ogt en kjapp konsultasjon ledet meg til den sterkeste antibiotikaen på apoteket. Etter et halvt døgn, ga det en deilig effekt. Nesten hostestopp, og nytelse av noen ankerdrammer mer enn normalen. To engelskmenn medisineres også på Antares etter at de forteller om sørgetiden etter Brexit, men hyggelig blir det etter hvert.



Slinningbålet tennes på lørdagen. Verdensrekorden er nådd når noen gale ungdommer har bygget et palle-bål på 47 meter. Hver eneste pall er løftet opp manuelt. Og nytt av året er at de bruker klatreseler og sikringstau!
Oppfyringen er en stor begivenhet her i byen. Fest og underholdning med tusener av tilskuere på Slinningneset

og hundrevis av båter på sjøen utenfor. Vi merker begivenheten mest ved at havna blir fylt med båter og feststemte folk. Vi er helt innpakket av ballongbåter (runde, underlig utseende fartøy med høy flybridge på toppen der det er plass til to mennesker, som vagger fram og tilbake i hekksjøene fra alle fartøyene, som deres egne, som i stor fart kommer inn moloåpningen til indre havn. Senjahav klarer seg godt i dag i denne skvalpesjøen. Den har i dag fått i gave to sterke nye trosser av sine egen skipper! Alle byens medlemmer i Norsk motorskøyteklubb samles på Antares akterdekk utover kvelden, og feirer vedensrekorden.





Onsdag 29/6 til Leksa (nord i Trondheimsleia)
Nyyydelig morgen her i «innlandet». Sol og stille, men vinden øker opp den litt kjedelige Trondheimsleia. Sidsel Thommesen er medlem i Norsk motorskøyteklubb, og er forberedt på et besøk sørfra. Hun er lærer og trebåtentusiast. Derfor har hun tid til å engasjere flere likesinnede på øya, som møter oss på kaia. Det er fjære sjø (snaut to meter tidevannforskjell) og kraftig vind som slår inn bak moloen der jeg anbefales å gå inn. Trang havn og sliten kai. Med hjelp fra mottakelseskommiteen «høyt der oppe», får jeg fortøyd. Deretter kommer Senjahav og legger seg utenpå Antares. Godt å høre at Karsten var like nervøs som meg, der vi måtte bruke mye fart og kraft for å snu baugen opp til brygga inne i det trange havnebassenget. Omvisning og hyggelig prat ombord. Nærmeste nabo til kaia, 82 år gammel, hopper lettbeint om bord og henger seg på. Kvelden bruker vi til å sykle og gå tur til øyas historiske steder - tufter av steinalderbosetninger, og en gedigen gravrøys høyt oppe på øya. Derfra er det utsyn over alt som kan røre seg på sjøen, som kommer nordover, sørover eller inn/ut fra Tronheimsfjorden. Vi sykler også helt til Nord-Leksa og besøker Sidsel hjemme. En koselig gammel gård. Der er hennes strandlinje blitt helt innesluttet av et kjempestort lakseoppdrettsanlegg. Hun forteller at nabo-rettighetene som vi har på landjorda, ikke eksisterer på sjøen. Laksebaronene råder og forurenser. Hennes klager til fylke og kommune møtes med intetsigende ord, sirlig skrevet på ekte brevpapir.





Fredag 1/7- til Brakstad på øya Jøa
Vi kaster med glede loss fra utrivelige Bessaker og setter kursen mot et kystlag som jeg har lagt positivt merke til i mange år – Jøa kystlag. De holder til på øya Jøa, sør på Folla. Jeg har meldt vår ankomst, og er ønsket velkommen av seilmaker og krumtapp i kystlaget, Frode. Han purrer kona og sønnen når han ser våre relativt store fartøy runde neset utenfor den lille, vakre havna Brakstad. De forhaler en nyankommet kutter som har lagt seg midt på brygga, med en skipper som ligger i dyp søvn. Tilstrekkelig plass åpenbarer seg og vi deiser, med god bør, sidelengs inn til flytebrygga. Vennligsinnede folk og en utrolig vakker og velholdt havn åpenbarer seg for oss. Jekta Pauline fra Innerøy (Norges eldste?) ankommer like etter oss. Kraftfull og stilig båt som er på vei til landsstevnet de også, men de går bare for seil. Båter og folk strømmer til havna utover kvelden, for det er fredag og rekeaften på Pøbben! Vi koser oss og prater med de fleste av de 100 menneskene som benker seg til bords inne og ute i en vindstille, varm og solfylt kveld …og natt.
Den største opplevelsen på turen, så langt!





Tirsdag 5/7 – fra Brønnøysund til Hysværet i Vegaøyan nasjonalpark.
Nå er vi endelig her, og starter på turens ultimate kystopplevelser – langs VERDENS VAKRESTE KYST, Helgeland! Nydelig vær, med sol og lite vind (på Helgeland blåser det generelt svært lite på sommerstid). Kursen settes vestover, rundt nordsiden av Vega, innom havnene Nes og Kirkøy der kyststevnet i 2009 foregikk (min første langtur med Antares). Deretter utover til de vernede «egg og dunværene». De 6000 øyene, med tilhørende grunner og skjær, kalt «støvelhav». Konsentrert navigasjon, men likevel bommer jeg og må bakke unna i siste liten. På øygruppa Hysvær er jeg kjent. Bare ut fra kart-informasjonen ville jeg aldri turt å gå inn mellom alle disse øyene. Vi legger oss til eneste kai nær mathuset «Gåkkå» og håper at ingen har «tilkalt» rutebåten i dag. Den kommer nemlig bare på «tilkalling». En 4-5 kilos torsk heises opp, fileters og steikes, og to mann spiser seg sprekkmette. Kveldens jolletur går gjennom trange sund og under lave hengebruer. Bruene forbinder husene og folkene i «været». Noen steder kan stiene bare benyttes på fjære sjø. Hver øy har sitt hus, beregnet på én familie i eldre tider. Værets skole ble nedlagt så seint som i 1984. Verten på Gåkkå, han Øystein, spretter ut fra restauranten sin når han ser fremmedfolk. Et bredt glis og en konstant talestrøm åpenbarer seg, på en dialekt som er helt særegen og ikke helt enkel å forstå. «Noen sier at vi er så gjestfrie her ute i havet, men det er *ikke* riktig!» sier han. «Vi blir bare så inn i h…selskapssjuke når vi ser folk!» Øystein gjenkjenner meg fra 10 år tilbake! «Var det ikke du som var her sammen med disse laks-kara fra Lovund den gangen?» Ja, det var vi - som fikk oss en skikkelig fest gjennom natta på toppen av en øy, og måtte haste hjem når floa ble stor. Øystein og to av hans brødre (de var 15 søsken!) guidet rundt og underholdt oss resten av kvelden. Eventyrlig!



Lørdag 9. – mandag 11/7 – på Rødøya (Klokkergården)
Senjahav blir liggende igjen på Træna, når Antares kaster loss med kurs for Rødøya. Den vakre øya der jeg har vært så mange ganger. På Klokkergårdens tre flytebrygger er det perfekt å ligge, rett ved siden av jekta Pauline. Vi begynner å bli godt kjent nå, etter flere hyggelige treff på denne turen. De har den dyrebare lasta, «grunnstokken», til det nye jektemuseet i Bodø som skal markeres på Kyststevnet. Interesant prat i deilig tjærelukt på det vakre dekket. Temaet er Thomas sin nyanskaffede kutter, Bjugnskjær. Den har i mange år vært nærmeste nabo til Pauline på Innerøy i Trondheimsfjorden. Kara ombord viser inngående kunnskap om båten, og er bekymret for dens framtid. De blir beroliget når jeg forteller om den nye eieren. Jeg har et uanmeldt besøke hos Sture og Kris. De hadde imidlertid allerede gjenkjent Antares når jeg seilte inn i Selvågen, og velkomsten var hjertelig.
Søndag starter litt hustrig, men det hjelper på når Malin leverer ferskt, hjemmebakt frokostbrød over båtripa. Stikker innom «heime» der Bente med familie befinner seg, og får en god prat. Jeg skal møte Anne som kommer med hurtigbåten fra Bodø. På kaia treffer jeg selvsagt Odd, som har ekspedisjonen, slik han har hatt nesten hele livet. Får en god prat i bilen mens vi venter. Han kjører oss tilbake til Antares, og viser oss underveis mye positiv utvikling på øya de siste par årene. Hyggelig!



Senjahav er tilbake fra Træna, og legger seg utenpå Antares. Havna er full! Det er høysesong nå, og stedet er populært.
Mandag: En fantastisk sommerdag. Sol, litt vind og skyfritt. Fottur opp på Rødøyløva, 450 moh. God trim, og et faaaaaantastisk skue – der oppe fra kanten av stupet som havner rett ned i den krittvite Storsanden. Vi ser hele Helgeland! Fra Vega i sør til Støtt i nord. Tusen øyer med krittvite strender, badet i sol og omkranset av irrgrønt havvann!

Hvis interesse, kan utdragene fra Antares reisebrev fortsette i neste nummer....

Det store eventyret MK Bjugnskjær

«700 nautiske mil på 7 dager»

- Thomas N Bjønness -

Søken etter den perfekte båt startet for mange år siden. Etter 8 lykkelige år med gavlabåten Camilla var følelsen ubeskrivelig da jeg stod alene på dekk, innerst i Trondheimsfjorden.

Det var 30 minutter etter at jeg hadde signert kontrakt med MK Bjugnskjærs forrige eier. Jeg visste at 3 fot syken var smittsom, men 30 fot syken hadde jeg hittil ikke hørt om. 59 føtter med tømmer, mye av det stammende fra 1905, og resten fra en stor ombygging på 50 tallet, samt med et herlig beist av en gammel maskin i kjeller'n. Hr Wickmann og jeg skal nok bli gode venner på tur nedover tenkte jeg. Dessuten, hva kan vel gå galt? Det er da helt normalt å legge ut på 700 nautiske mils (nm) tur med 111 år gammel båt og en maskin man ikke kjenner, samt som nesten ingen andre har hørt om engang…. Lykkerus og galskap gikk hånd i hånd, og mang en gang imellom gikk tankene til min kjære Mie og ungene som ventet spent sør på. Uten å ha sett båten annet enn på gamle bilder, samt hørt mine beskrivelser om hvor fint det skal bli, fikk jeg hennes aksept til å handle båt på Kjerknesvågen og legge ut på mitt livs hittil største maritime eventyr.



Første uken i juli ble tilbragt på Kjerknesvågen, der båten hadde ligget de siste 2-3 årene. Store planer om oljing av skrog og dekk, samt evt litt maling av skansekledning mm ble raskt avlyst til fordel for skuring, vasking, og gnikking inni, uttapå og over alt. Båten så ikke ut, det fløt av gammal skit over det hele, og mesteparten av båten så ut som om den var impregnert med spillolje, noe jeg senere ble fortalt at ikke var langt fra sannheten. Deretter viste det seg at alt av batterier, ladere, og navigasjonsutstyr enten ikke virket, eller ikke eksisterte. Båten hadde autopilot, men der stoppet luksusen. Men bak all møkka skjulte det seg skatt, som innen få år atter skal fremstå velholdt og vakker. Jeg så dette, spørsmålet var om min kone skulle bli like lett overbevist. Heldigvis skulle hun ikke se båten før i Risør under Trebåtfestivalen.

26/7 kl 11:45: Avreise Kjerknesvågen. Blikkstille og sol. Silkeseilas og alt fungerer som det skal nedover mot Trondheim. Tar det pent og rolig. Vannet fosser inn gjennom overvannskroget i baugen, 3 av 3 lensepumper går kontinuerlig. Avpasser farten etter vannstand i maskinrom.



Det er deilig å ikke kunne spå fremtiden, hvis man kunne det ville det nok lagt en stor demper på impulsiviteten. Det var noen deilige timer på nordre del av Trondheimsfjorden der min lillebror og jeg satt i bar overkropp på nedgangskappen i baugen, mens vi nøt Hr Wickmanns rolige og taktfaste rytme. Det skal dog innrømmes at nervene ikke var helt under kontroll, ettersom både maskin og skute fortsatt var forholdsvis ukjente for skipper'n. Innen vi når 3 nm nord for Trondheim ca kl 1630 er status maskinstans, ruskevær og ingen andre muligheter enn å skru av dualwatch på den gode gamle Sailor radioen og kalle opp nærmeste kystradiostasjon. Innen 45 minutter var brannbåten Anne Karine på plass og slepte oss inn i Trondheims havnebasseng. Gode gamle Wickmann kan ikke få skylda for stansen, derimot hadde det hjulpet om dieseltankene hadde blitt renset slik avtalen var at forrige eier skulle gjøre innen overtakelsen.

Med særdeles hyggelig og ikke minst hjelpsom bistand fra Svein Nordhammer (kutteren Tampen 1, med 2 sylindret Union) ble dieseltanker drenert for skiten i bånn, forfilter renset, finfiltere byttet osv.

27/7 kl 00:10: Avreise Trondheim for egen maskin. Wickmann dunker atter taktfast, til avveksling fra tidligere i dag (i går) da han minnet om en katt med hårball i halsen.



Planen for denne noe ambisiøse sjøreise som skulle kulminere i deltagelse på Risør Trebåtfestival 7 dager og 700nm senere var å gå ca 100nm hver dag, og etter 10-12 timers gange hygge seg i havn med god mat og drikke, samt få seg noen gode timer på øyet mellom hver dagsetappe. Allerede begynte denne planen så smått å briste. Etter avreise Trondheim ble neste planlagte havn elegant passert midt om natten, og silkeseilasen fortsatte. Eller, ikke helt… Annenhver-tredjehver time begynte maskinen å harke igjen, og etter diverse ufrivillige maskinstans midt om natten besluttet jeg like gjerne å gjøre rutine ut av å stoppe maskinen annenhver time for å rense forfilteret. De fleste gangene var det kun nødvendig å rense forfilteret, deretter kunne Wickmann vekkes til live igjen. Det skal sies at denne prosessen ble ganske automatisert etter hvert, og jeg synes det er ganske godt gjort å gå fra maskinstans til at maskinen går igjen kun 5 minutter senere. Det er tross alt luftstart, smøreapparat, manuell oljetrykkspumpe osv osv. Men øvelse gjør mester, og læringskurven var bratt. Vi vurderte å tømme samt rense dieseltankene helt da vi var i Trondheim. Det hadde sikkert vært lurt. Men tidkrevende, og tid hadde vi ikke. Vi var jo allerede på etterskudd. Ca 20 timer senere var vi ankommet Molde. På vei inn til Molde blir vi møtt av Torbjørn Børsli (RS Aril), samt Knut Ivar Kvennes Pettersen (Føyken) med sin kjæreste Hilde. Det er alltid stor stas å ankomme havner (fortrinnsvis for egen maskin) med Bjugnskjær. Allerede før båten blir synlig fra land samles det folk som lytter til Hr Wickmann, og praten er uunngåelig når skuta klapper til kai. Etter prat, middag og et par øl ble køya en kjær venn for samtlige i mannskapet.

Dagen etter ble planen utbedring av dieselfilter situasjonen. Medbragte finfiltere i posevis hjalp lite. At 2000 ltr diesel skulle passere gjennom et forfilter på størrelse med et eggeglass ble for dumt, og Racor filter (med tilhørende slanger og kraner for bypass ved bytte) ble anskaffet og montert. Knut Ivar stilte velvillig opp og kjørte oss Molde rundt for å skaffe det vi trengte. Hans egen båt kutteren Føyken har også noen timers jobb foran seg før den er ferdig restaurert, så praten gikk livlig. Skruing, fiksing og ordning. I tillegg ble det byttet pakninger på oljereservoiret til autopiloten, da det hadde lekket hydraulikkolje hele veien fra Kjerknesvågen. Det så ut til å bli en ny nattseilas.



29/7 kl 01:15: Avreise Molde. Meldt 3-4 m/s over Stadt.
kl 03:05: Luft i forfilter og ujevnt turtall, deretter maskinstans.Racor filter by-passes.

Gjennom natten blir det åpenbart at Racorfilteret vi har installert er for fint, og derved yter for mye motstand for sugekapasiteten til Bosch fødepumpen. All skruingen forjeves, vi by-passer installasjonen og fortsetter med «frivillig» maskinstans annenhver time natten igjennom. Ålesund passeres i 0730 tiden, og i 12 tiden nærmer vi oss Stadt. Havet tar seg gradvis opp, og vinden er jevnt tiltagende. Laber bris ender i stiv kuling, 1 meter bølger ender i 6 meter før vi runder Stadt og finner le på vei inn til Måløy. Bytting av finfiltere og rens av forfilter i 6 meter bølger byr på større utfordringer, og det er spennende når båten ruller såpass at vannet fosser over rekka på begge sider skiftevis. Heldigvis er maskinrommet trangt (som følge av at maskinen tar opp mesteparten av den ellers romslige plassen) hvilket medførte at jeg stod stødig i maskin-tjenesten. En snau time senere og to bomstarter senere, dunket vi taktfast videre. Ankommer Måløy rimelig slitne kl 16:50 etter enda to filterrens.



29/7 kl 20:20: Avreise Måløy etter god middag på Thai restauranten. Skipper sover 30 minutter mens mannskapet rusler på land.
kl 21:45: Ingen lensing. Mye vann. Starter 220V pumpen og aggregat. 12V batteri dødt da ledninger på konverter hadde hoppet av. 12V pumpe starter øyeblikkelig når de kobles til igjen.

Natten forløper i kjent rutine, det blir gradvis mindre behov for maskinstans da det er gradvis mindre og mindre partikler og grums i dieselen. Har byttet utallige finfiltere og renset forfilter en million ganger siden avreise Trondheim, samt bunkret diesel på Hamre like utenfor Bergen. Det blir samtidig lenger og lenger intervaller mellom lensingen, da overvannskroget begynner å trutne i sjøen. 20 timer etter avreise Måløy går vi til kai igjen.



30/7 kl 16:00: Ankomst Bryggen i Bergen. Lagt oss på kaia til Statsråden da de ikke forventes inn til kai før i kveld.

I Bergen blir vi møtt av diverse venner og familie, og det blir drukket øl på dekk i lettskyet vær, før en bedre (i alle fall større) middag blir inntatt på Egons. I åtte tiden på kvelden går turen videre, fortsatt uten søvn. Mannskapsbytte utføres før avreise; onkel Nils Erik forblir om bord, og en kamerat av ham erstatter Morten som må hjem til kjæreste og jobb.
Turen går rolig videre mens det nye mannskapsmedlemmet introduseres for livet om bord. Like etter midnatt legger vi til kai i Fitjar på Stord, og vi får noen etterlengtede timer med søvn.

31/7 kl 10:00: Avreise Fitjar etter provisorisk reparasjon av ødelagt dreneringsskrue til ene dieselfilteret. Mål for kvelden Tananger på Sola. Begynner å bli mektig lei av at ingenting er som det skal om bord, men digger båten. Regn og nesten vindstille.

31/7 kl 15:20: Passerer gjennom Smedasundet, Haugesund. Fotograferes av flere kjentfolk på vei gjennom sundet, som etterfølgende poster bildene i Bjugnskjærs facebookgruppe. Møter deretter Tobias Revold med sin nyervervede RS 28 Sandefjord i Kopervik 16:50. Ankomst Tananger kl 20:00. Fortøyer aktenfor Losbåten og hygger oss med «Sandefjordingene» Tobias, Ane og Camilla.

Dagen etter settes kursen videre sydover. Planen er å passere Egersund, runde Lista og Lindesnes, for å gå til kai ved Engervigs Fiskekakefabrikk i Snigsfjorden. Denne planen holder dog ikke, da dieseldyserøret til fremre sylinder plutselig ryker like utenfor Hidra. Balsamerer røret med en gammel brannslange og samler opp lekkasjen i gamle dunker mens vi søker nødhavn på Hidra. Anne og Eddie Lesund (RS Idun) organiserer velvillig hjelp og vi blir møtt av Annes fetter Arvid på kaia. Dagen etter forsøker Annes rørleggernevø å sølvlodde røret, mens Bjugnskjærs mannskap får seg en velfortjent rolig dag i nydelige Rasvåg. Dessverre, tross to iherdige loddeforsøk, ryker røret på nytt like etter at vi har gått fra Hidra. Trykket er nok for stort for loddingen. På to og en halv sylinder, og etter hvert bare 2 sylindre, går turen videre sydover, og etter runding Lindesnes på forholdsvis rolig vann fortsetter vi østover. 20 timer senere blir vi møtt av kutterne Sjøtun og Gamle Øksnesværing, begge fra Gyldenløve Skuteforening og medlemmer i Norsk Motorskøyteklubb. De følger oss den siste halvtimen inn mot Risørs havnebasseng. På kaia er det **mobilisert** masse familie og bekjente, samt ordnet med flott kaiplass til de tre store kutterne som kommer sigende. Trebåtfestivalen kan starte, Bjugnskjær er nesten hjemme.

I ettertid tenker jeg tilbake på turen med bare gode minner, men du verden den bød på noen utfordringer underveis. Selv om vi nå var ankommet Risør og hadde en flott festival med familie og venner, var turen fortsatt ikke slutt og problemene fortsatt ikke løst.





Et tidligere NMSK medlem som har flyttet til Risør kjørte oss hele veien til et verktsted i Kragerø som sveiset dieseldyserøret, men i denne prosessen ble konen skadet. Lekkasjen var fortsatt tilstede, men dog mindre. Løsningen ble Finn Johansen og de andre gutta som passer på slepebåten Fix på Isegran. De donerte velvillig et originalt dieseldyserør til Bjugnskjær, og vi er dem en stor takk skyldig. Etter Risør gikk turen med min datter Lotte (8år) som mannskap til Kragerø Havnefestival helgen etter. Fra Kragerø via Isegran for å hente røret. Midtfjords, etter en ny rens av forfilter, fikk vi ikke start igjen. Med kun ett startluftforsøk igjen ble løsningen å demontere og remontere startluftregulatoren med ny pakning.
Siste kveld ble tilbragt på Fjærholmen sammen med Tor Anders Jahre og kjæresten (Solbris), Herman Waage (Sjøbakk) og Knut Nordstaa (Jomfruen). Lotte synes det var mest stas å bade fra Solbris, mens Tor Anders hylte som en guttunge i entusiasme over Bjugnskjærs unike maskin, før siste etappen inn til Oslo foregikk dagen etter uten nevneverdige bekymringer. Ved ankomst Maritim var brygga full av entusiastiske trossemottagere, -vår egen lille velkomstkomitee. Det er fantastisk å endelig være eier av den unike båten vi skal ha de neste 30 årene…

Om alt som kan gå galt

- Ole Larsen –

Fortsettelse av historien *«Om alt som kan gå galt»,* fra Skipperposten i mars og juni 2016

Resyme: Jeg er den kanskje ikke helt lykkelige eieren av s/y Lacrima, en 36 fots Risørskøyte, rigget som en Colin Archer. Den har for det meste ligget stille de 4 siste sesongene pga. uendelige problemer med motor og motorskifte. Det siste var sprukket og uhelbredelig topp.



Jeg måtte ta betenkningstid, 35.000,- + moms og frakt fra Nord-norge for en ny topp til en vanlig Mitsubishi motor på 65 Hk var for drøyt. Kg prisen ville bli rett under 1500,-kr. En kamerat med bilverksted og mye kontakter, klarte etter en måntes tid å hoste opp en overhalt topp, til og med med garanti. Den kostet «bare» 25.000,- med moms og frakt. Den slo jeg til på. (Håper aldri kona leser dette, da har jeg alvorlige problemer).

Da det var vinter og kaldt, ventet jeg til våren før jeg begynte å skru ting sammen. Toppen med alt tilbehør hadde jeg lagret på verkstedet til Steinar på slippen på Nesset. Jeg fikk skrudd på toppen etter skjema og riktig moment, men tilbehøret- hvor var det ? Steinar mente det aldri var blitt sendt med fra de som solgte toppen og de som solgte toppen var sikre på at de hadde sendt alt med. Det var langt uti august 2016 før jeg klarte å finne delene som manglet på verkstedet til Steinar. Så enda en sesong gikk uten båt. Har så smått begynt å se på liten plastbåt som kan taues på henger og vil være mer anvennelig og MYE billigere, men jeg må vel stå løpet ut. Skal jeg selge båtn må jo motoren gå, ellers er den vel ikke vert mer enn 25.000,-. De savnede delene blir skrudd på og vi prøver å starte. Det kommer bare blårøyk fra starteren og elektrikker Stig fra nabobrygga (medlem av NMSK) dømte starteren til døden. Så var det bare å få tak i ny starter. Enda flere tusenlapper fikk vinger.

Ny starter blir innstalert, men her er det noe feil. Starteren orker jo nesten ikke å dra motoren rundt og de overdimensjonerte kablene blir glovarme. Steinar (som i utgangspunktet er lastebilmekanikker) klør seg og kan ikke forstå hva som er galt. Jeg tar en telefon til min forenværende kompanjong som har lagt opp alt elektrisk til motoren og som er en trollmann innen alt av mekanikk. Han hadde heldigvis svaret: Oljepuma er tørr, og derfor suger den ikke, og en tørr motor er det ingen starter som klarer å dra rundt mer enn et par runder før noe går i stykker. Det var altså så enkelt som å skru løs den ene slangen til oljekjøleren og helle på noen deciliter olje gjennom en liten trakt. OG SÅ…STARTET MOTOREN ! Så jeg håper dette er slutten på spalten om alt som kan gå galt, men jeg vet ikke om jeg tørr å være optimist, ikke riktig ennå. Mitt mål nå er å runde det nesten uoppnålige målet: Cap Nesoddtangen!



Ljugekrakken

Norsk motorskøyteklubb ble av Båtmagasinet kåret til «årets båtforening 1990», og prisen var LJUGEKRAKKEN !
Her har vi klippet fra Båtmagasinets artikkel :

Jubelen sto i taket og overraskelsens herlige fryd preget fjesene på medlemmer av Norsk Motorskøyteklubb da de før jul fikk Båtmagasinets høythengende pris "Årets Båtforening". De var samlet til årets siste hyggemøte ombord i klubbhuset "Lektern" ytterst på brygga i Bestumkilen da ljugekrakken ble båret inn.

Det var Ingvar Johnsen, Båtmagasinets sjefredaktør som overrakte prisen, som er en ljugekrakk den utvalgte båtforening skal ha på et velvalgt sted. Selv Sildakongen personlig, Mørck, som var tilstede og raust spanderte velsmakende sild og ord til sildens pris, ble stum et øyeblikk da krakken ble prøvesittet og løftet høyt i været i begeistring. Ljugekrakken har fått sin plass inne i "Lektern" til snøen tiner, sola begynner å varme og medlemmene i denne landsomfattende foreningen omgir seg med velduftende pussesaker og godlåt fra dunkende diesler på jakt etter vårformen.

Landsomfattende

Juryen, som før jul hvert år vurderer de alternative forslag til "Årets Båtforening", ga følgende stikkord i sin begrunnelse for at nettopp Norsk Motorskøyteklubb fikk prisen for l990: NMSK er en landsomfattende forening med ca l50 medlemmer spredd over det ganske land. Det er båtene som er medlemmer, ikke eierne eller andre personer. Båtene skal være eldre bruksfartøyer, helst tildekte trebåter over 35 fot. Man er ikke så prinsippfast på disse kravene. Det finnes stålbåter og minde båter som er med i denne ærverdige forening.

Fartøyvern

Båteiernes innsats i fartøyvern og kystkultur er en tungtveiende årsak til utnevnelsen. Et eksempel er restaureringen av kutteren "Norisen" for Norsk Sjøfartsmuseum. Uten foreningens omfattende dugnadsinnsats hadde nok denne fine representanten for mellomgenerasjonen av norske fiskefartøyer ligget på havets bunn. Nå står hun, riktignok bare halvparten, men meget presentabel, i båthallen på museet.

Semidieslen "Ferdinand"

Båteiernes mange "særpregede" ideer og påfunn. Som å ta vare på og få liv i gamle "Ferdinand", en ensylindret semidiesel som sto i en skøyte hvis eier døde brått. Da han var død, ville ikke "Ferdinand" heller og båtens nye eier kjøpte ny motor."Ferdinand" ble donert til klubben.Og med tålmodig overtalelse og inspirerende samarbeid har "Ferdinand" våknet til liv, og det så det høres lang lei. Han skal stå på et passende sted på brygga som et vakkert og verdig monument og startes opp bare ved spesielt høytidelige og festlige anledninger. Han skal også få bli med på stevner og arrangementer.

Lektern

Lektern er det siste tilskuddet av spesiell interesse. En av klubbens mest aktive kjøpte et gammelt styrhus på 42 tonn på et verft nede i Vestfold. Han ville ha det som en toppetasje på kontorbygget sitt på Drammensveien. Her skulle han innrede sitt nye kontor på l0 x 7 m, med god utsikt over Bestumkilen og de mange vakre eldre båter som klubben har liggende der. Da drømmen sprakk, ga han dette monster av et styrhus bort til klubben, som takket ja. Med mye styr ble styrhuset triumferende slept inn fjorden på en gammel billig anskaffet lekter under en begeistret eskorte. Nå ligger lektern med styrhuset på der ute ved brygga, grassat moret med tonnevis av bly, nyoppusset og hyggelig med varme og møbler og maritimt utstyr. Nå også med Båtmagasinets Ljugekrakk så lenge vinteren varer. Bjørn Haavind, formann i klubben synes alle sosiale arranmegenter og spesielle ideer og tiltak er helt topp. Men som han sier,-Vår aller viktigste oppgave er fartøyvernet. Hadde det ikke vært for klubben, hadde mange av båtene våre vært kondemnert!

NMSK høstsamling i Horten

27 båter samlet seg på sykehusbrygga denne septemberhelga, som værgudene priset med et fantastisk høstvær. Det var mange barn med båtene på stevnet, noe som er svært inspirerende for «gamle travere». Det varmer i sjela å se all leken på brygga der barna finner hverandre! Flere medlemmer som pt. er botløse, fant også veien til stevnet. Hyggelig!
Til fredagen hadde ildsjeler kokt en kjempestor og velsmakende fårikålgryte som sto til rådighet for alle båtvenner. På lørdagens høstfest hadde vi mer enn én krabbe og over et halvt kilo reker pr deltaker. Herlig fråtsing! Kveldens påfølgende loddsalg var underholdende og en god kompensasjon til klubbkassa. De største barna ble også forhåpentlig inspirert av jobben som loddselgere, der de gjorde en så fantastisk jobb at det tradisjonelle arrangementsunderskuddet ble snudd til et lite overskudd!






















Maritim ordliste

Noen utdrag fra "ordlista" (fortsettelse fra de forrige nummer – og det siste kommer i neste nummer)

Samse:
Trekke sammen en knop eller passe til et stikk.
SAR
Sea and Air Rescue
Selvlensende dekk:
Dekket ligger høyere en vannlinjen, og vanne som kommer inn renner ut gjennom åpninger i siden.(Se spygatt).
Sjømerker:
Faste og flytende merker plassert til hjelp for skipsfart.
Sjømil:
Eldre distansemål til sjøs (Bør Unngås). 1 sjømil = 4 kvartmil. 1 kvartmil = 1 nautisk mil.
Med andre ord: det er *ikke* det samme som Nautisk mil.
Sjøveivsreglene:
Internasjonale regler til forebygging av sammenstøt mellom fartøyer, med tillegg av nasjonale regler.
Skaffe:
Spise
Skandekk:
Ytterste planke i dekket, overkant av ytterhud og spantets avslutting.
Skansekledning:
Yttre del av rekka.
Skjøte:
Tauet som er festet i seilets bakre hjørne.
Skonnert:
Seilfartøy med to eller flere nesten like høye master.
Skeie Ut:
Avslutte arbeidet.
Skibmane:
Vedlikeholde og pusse rigg og utstyr.
Skjære inn:
Skifte inn nytt tauverk.
Skod:
Akterste spant i en mindre trebåt.
Skode (Skåte):
Hamle, ro slik at årehåndtakene skyves fra roeren når årene er i vannet.
Skott:
Skillevegger ombord. Eller det som i land blir kalt vegg.
Skvettbord:
Brede planker langs kanten av en båt som beskyttelse mot sjøskvett. Også om kanten rund cockpiten på en seilbåt.
Skvettgang:
Bord som løper fra for til akter rett in i esingen.
Slaget:
Overgangen mellom bunnen og sidene av fartøyet.
Slakke:
Gi ut på tau, trosse el.
Slaggrunn:
Skrånende, avfallende bunn utover fra land (kyst, øy, holme, skjær), hvor sjøen kan bryte i uvær. På sjøkart er grensen for slaggrunn angitt ved en prikket slaggrunnslinje, som i innenskjærs farvann vanligvis er trukket på 6 m dybde, i åpent farvann på 10 m eller mer.

Slingrekjøl:
Passiv anordning anbrakt i slaget på begge sider for å dempe slingring.
Slingring:
Et fartøys bevegelse om sin lengdeakse ved vekselvirkning mellom sjøgang og dynamisk stabilitet (rulling).
Spleise:
Sammenføying av to tau eller wire som flettes inn i hverandre. Ved øye spleis fletter du tauet inn i seg selv igjen.
Spill:
Dreibart apparat til innhiving av anker fortøyninger ol.
Spinnaker:
Stort forseil som brukes på seilbåter i medvind.
Spring:
Er høyden på dekket mot endene større enn på midten, blir denne forskjellen kalt spring. Kan også være endel av fortøyningsarrangementet.
Spygatt:
Åpning i skutesiden til avløp for vann på dekk.
Stabilitet:
Et fartøys evne til å rette seg opp igjen. Se ”Rank og ”Stiv”
Stag:
Tau eller Wire som stiver av en mat i langskipsretningen. (se vant og bardun). De stagene seilene settes til, får navn etter seilet (fokkestag, klyverstag osv). ”å gå over stag” betyr å vende med forstaget mot vinden altså å vende gjennom vinden.
Stage av:
Festing av mast ved stag og vanter.
Stamp:
Et fartøys bevegelse om tverraksen i motsjø.
Stand by:
Være klar ved anløp og avgang. ”Stand by for and aft”.
Stedlinje:
Ved f eks å peile et objekt, får vi en stedlinje, en linje vi vet fartøyet befinner seg i. (Se Krysspeiling).
Stikk:
Brukes ofte feilaktig som fellesbetegnelse for knop/stikk. Det heter stikk når vi forbinder to tau ender med hverandre.
Stiv:
I Forbindelse med stabilitet: Fartøyet har vanskelig for å krenge.
Strekkfisk:
Strammeinretning for bl a vant og barduner.
Stue:
Plassere utstyr og last på en bestemt plass og måte ombors for så å surre det.
Surre:
Sikre last og utstyr ombord i fartøyet. Med tauverk, wire eller kjetting.
Styrbord:
Et fartøys Høyre side sett aktenfra.
Svai:
Å ligge på svai betyr å svinge fritt for strøm og vind rundt et anker eller en bøyefortøying.
Svivel:
Dreibar innretning av metall som hindrer at det blir tørn i tauverk eller kjetting.
Så:
Dragsug i sjøen, vannet skyller ut og inn over landet.
Takle:
Surre en tauende slik at den ikke slår seg opp, eller gjøre et seilfartøy klart til å seile.

Sjøsyke

- fra redningsselskapet.no –

Det skjer plutselig. Du blir kvalm, kaldsvetter, gjesper, spyttsekresjonen øker og snart er det bare å gi etter for alt som vil opp og ut.

Noen innrømmer det gjerne, andre praler om at de ikke rammes, men de fleste har opplevd å bli sjøsyk. Sjøsyke er *ikke* en sykdom. Nesten tvert i mot. *Det å bli sjøsyk er et tegn på at sansene fungerer som de skal.* Ubehaget er en helt normal reaksjon som oppstår i balanseorganet (likevektsnerven vestibularis på fagspråket). Dette organet ligger inne i det indre øret og gir hjernen informasjon om din egen bevegelse. Når signalene ikke stemmer overens med det du ser og sanser, oppstår det full forvirring. Hjernen får for mange uventede signaler. Og dermed er det gjort.

Det enkleste rådet er kanskje å la naturen gå sin gang. Vær klar med bøtte og hold deg trygt unna ripa. Det kan være farlig og kan dessuten føre til at det som må ut ender alle andre steder enn i havet. Hold deg fast i bøtta og trøst deg med at det går over.

Er du forberedt på at du eller dine nærmeste kan bli sjøsyk, kan du planlegge og være klar med en eller flere av rådene vi har samlet. Noen er gode, noen er tvilsomme, men mange tror at det er mulig å tenke seg ut av sjøsyke. I så fall er det bare å velge en eller flere råd fra det følgende, og *tro* at det virker:

På apoteket finner du både tabletter og plaster mot sjøsyke. Vær oppmerksom på at begge deler må tas i god tid før avreise. Og man blir som regel veldig trøtt av dette.



Det finnes armbånd mot sjøsyke. Slike armbånd trykker på akupresspunktet (like over håndleddet). Har du ikke armbånd, kan du trykke på punktet med fingrene. Det skal virke best med trykk på begge håndleddene.

Vær forsiktig med alkohol, også dagen før du skal ut i båt.

Hold deg varm og tørr.

Frisk luft er nok å foretrekke, men bunnen av båten gir minst bevegelse. Det samme oppleverer du midt i båten - i balansepunktet. En hengekøye kan også bidra til mindre bevegelse.

Unngå sterke lukter.

Lukk øynene. Det kan skjerme hjernen fra forvirrende signaler. Tenk på noe annet.

Hold avstand til andre som er sjøsyke, hvis de ikke er avhengig av din hjelp.

Unngå bøker og dataskjermer.

Hold deg i aktivitet så lenge du kan. Klarer du å ta roret, kan du få en følelse av kontroll.

Fokuser på horisonten når alt annet beveger seg. Det kan hjelpe å se på noe som står stille. Det kan også hjelpe å se på bølgene og følge båtens bevegelser, uten å stritte imot.

Trekk pusten dypt og kontroller pustingen. Hold deg rolig og unngå hyperventilering.

Kaldt vann hjelper. Gjerne isklumper å holde i, hvis det er tilgjengelig. En kald klut over pannen.

Spis ofte, men moderat. Tygg godt og ta deg god tid. Tørre (gjerne salte) kjeks gjør godt. Unngå sukker.

Ingefær i alle varianter skal hjelpe. Tygg det, sug på det eller lag te av det.

Rå grønnsaker, urter og planter skal hjelpe. Gulrotjuice, aprikoser, svisker, mynteblader, rosmarin og timian - for å nevne noen. Og sitronholdige drikker.

Noen tror at tyggegummi er løsningen.

Pass på at du ikke blir dehydrert. Få i deg væske.

Hvis alt er prøvd og ingenting virker, kan du prøve med gråpapir på magen eller tape på navlen - to av kjerringrådene som sannsynligvis ikke er vitenskapelig testet. Uansett: Sjøsyke er en naturlig ting og det går over.

Nest sist

En sjømann og en prest skulle spille golf. Sjømannen bommet på sitt første slag, og sa: "Helvete, jeg bommet!" Overrasket sa presten: "Ikke bruke slikt språk, gud vil straffe deg!" Sjømannen siktet lenge på sitt andre slag. Igjen bommet han og brålte ut: "Satan, jeg bommet igjen!" Presten var raskt ute med sine meninger: "Min sønn, du må korrigere språkbruken din, ellers vil straffen bli hard!" Sjømannen prøvde på sitt tredje slag, men bommet enda en gang, og han kunne ikke la være å mumle: "Å, faen steike!" Presten sa: "Jeg føler at guds vrede er nær!" Plutselig slo lynet ned og drepte presten. I det fjerne hørte sjømannen en dyp røst som sa: "Forbanna dritt, jeg bommet!"

Ord og uttrykk «kjekt å kunne» i Nordland:

Tarzan-loft – Treningssenter
Ska æ LUGG hjernerystelse på dæ – En trussel
Ska æ je dæ whiplash i lillehjern – Også en trussel
Kakkel-høns – Damer som prater MYE.
Kjæft-aus – Damer som kjefter mye.
Bais'n – Full.
Grøfte kanyle – Drit full.
Snyblind – Dritings.
Sjarkhora – Kvinne med tvilsom merittliste.
Ei tøtta – Ei jente.
Kjærring-lørva – Dama di.
På fetthåre – Med liten margin.
På et kløyva fetthår – Med svært liten margin.
Fettnøye – Viktig.
Sprængt i haue – En gal/rar person.
Peislæst / Hæstpeis – Tulling / dust.
Gomslorsk – Lite flatterende (manns)person.
Gorrhysa – Også lite flatterende person (dame).
Gidd ikkje – Orker ikke.
Lamme – Sammen med
Lægg inn åran – Gi opp
Parkérte tøfflan – Døde
Ka du kuka me? – Hva driver du med?
Sæme – Bruke lang tid.
Mor di e en mainn, ser ut som en hæst å heite kurt – Skal vi slåss?
Sett no hær som ett lass me møkk – Slapper av, sliten.

NMSK hjemmeside

Klubben legger nå om nettisden www.nmsk.no til ny plattform. Utseendet vil endre seg etterhvert som jobben skrider fram. Vårt atraktive båtregister blir modernisert, og informasjon om båtene som desverre ikke har latt seg oppdatere de siste to år, blir lagt inn.

NMSK er også på Facebook!



Fiskeren hadde med seg kona ut med båten, og der tok de seg like godt en liten hyrdestund. Etterpå ville kona ut og trekke litt frisk luft, og ettersom de var langt utpå sjøen, regnet hun med de var alene, og gikk ut i bare "nettoen".
Men i det hun kommer ut, kommer en annen fisker akkurat forbi, og roper til henne; Di førbainna sjark-hora!
Fortvilet løper hun inn til mannen og forteller dette.
Han blir fly forbanna, løper ut og roper tilbake; Det e faen ikkje nåkka sjark, det e ei skøyta!

MEDLEMSRABATTER

Ved å fortelle at du er medlem av **NMSK** kan du få gode priser her:
Malerstua *på Slependen,* 15% på alle fullpris varer, unntatt bunnstoff.

Regionol Trading Strøm sv 318 på Alna i Oslo, 10-35% kontaktrabatter på oljer/fett/kjemi, maling og bunnstoff, malingsverktøy og startbatterier.

Reginol

MEDLEMSAKTIVITETER

- Lørdag 26. november 2016 - NMSK sildebord
- Lørdag 25. mars 2017 - Årsmøte og –fest
- Fredag 28. april 2017 - Medlemsmøte
  (og grillaften på styrhustaket hvis godvær)
- Lørdag 20. mai 2017 - Bryggefest på Maritim

STYRE OG STELL

NMSK styre 2015-2016:

Styreleder:	Thomas Bjønness	tlf 90529911, e-post thomas@trendegfrisk.no
Nestleder:	Knut Holt-Larsen	tlf 92615638, e-post kholth-l@online.no
Kasserer:	Arnulf Wibe	tlf 99598964, e-post arnulf.wibe@online.no
Styremedlem:	Ole Larsen	tlf 41490530, e-post dr.olemurer@gmail.com
Styremedlem:	Eivind W Robertsen	tlf 91884946, e-post ew-rober@online.no
Styremedlem	Stian Reksten	tlf 91840701, e-post stian.reksten@online.no
Styremedlem	Oddgeir Rudningen	tlf 48154707, e-post oddgeir65@hotmail.com
Styremedlem	Hanne Syrstad	tlf 45293500, e-post hanne.syrstad@gmail.com
Styremedlem	Eli Nilsen	tlf 41652779, e-post eli-nil@live.no



Fra NMSK høstsamling i Horten

NMSK
NORSK MOTORSKØYTEKLUBB
Drammensveien 208, 0277 Oslo

Hjemmeside: www.nmsk.no, e-post: post@nmsk.no