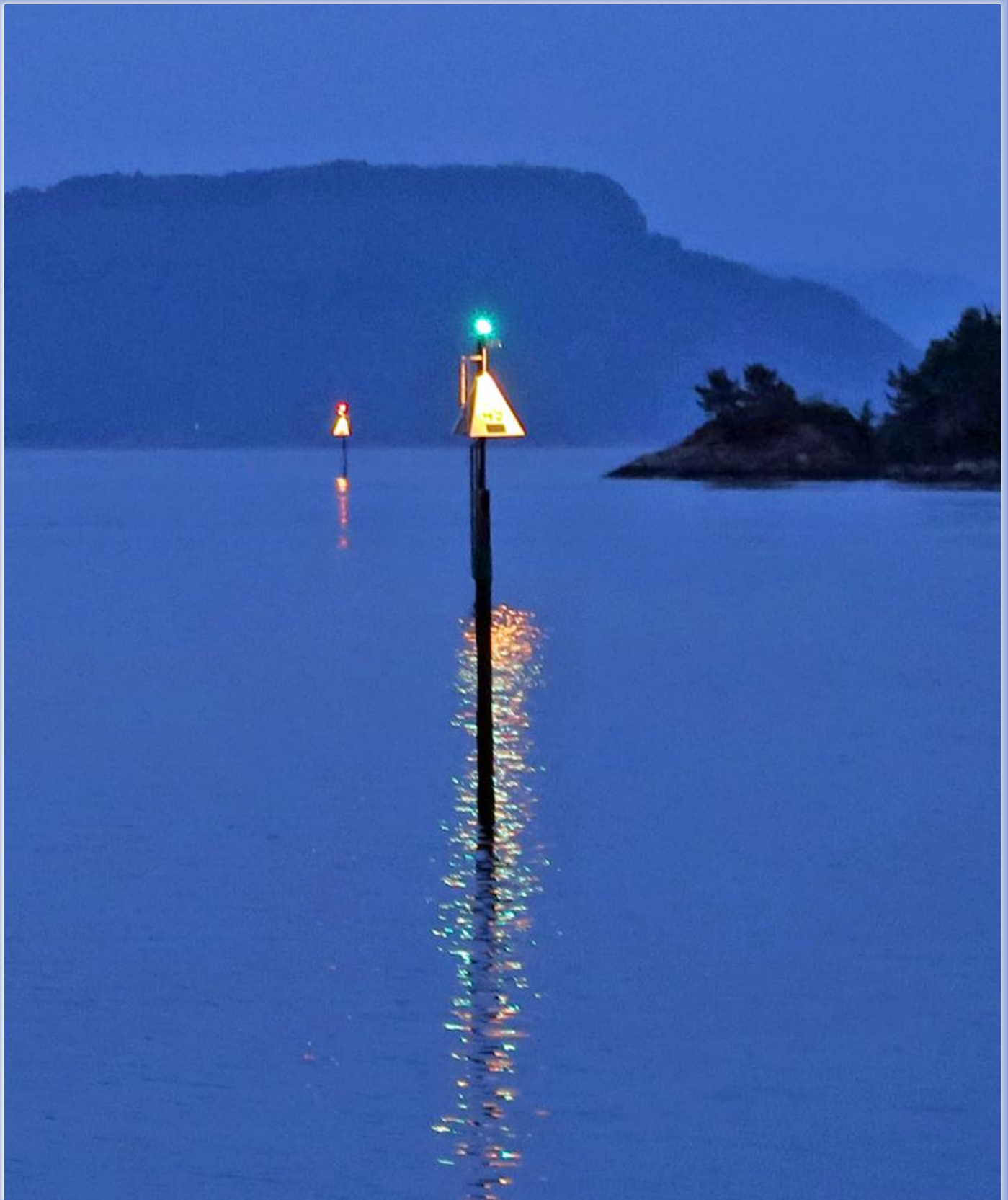




# SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

**Januar 2019**



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

# SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



## Forsidebilde:

Skipsleie på Helgelandskysten en augustkveld

(Foto Arnulf)



**Redaktør  
Arnulf Wibe**

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

## Innhold

s 3	Formannens hjørne
s 4-5	Skadedyr i trebåt - Pælemark
s 6	Mastetre
s 7	Høvedsmann skipshandel
s 8-9	Tau
s 10-11	Toalett ombord
s 12	Maritim litteratur
s 13	Båt på deling?
s 14-15	SVAN
s 16	ELLY
s 17	SØLVSKJÆR
s 18-21	Langs norskekysten sommeren 2018
s 22-23	Kystkultur – hva er nå det?
s 24	Båttrafikk og seilbrett
s 25	Hest ombord
s 26	Årsmøte, vårsamling og samseiling i 2019
s 27	Sjømannskost
s 28	Nyinnmeldte båter i NMSK
s 29	Profilering av NMSK
s 30	Navigasjon
s 31	Nest sist

# Formannens hjørne

---

Det slår meg ofte hvor variert landet vårt er. Langs vår langstrakte kyst kan det på samme dag være solskinn og varmt på Østlandet, mens stormene herjer Midt-Norge og kulda tar tak nordpå. Dette gir seg også utslag i forskjellige utfordringer med båtene våre, fra soltørkede skøytelekk som lekker når det endelig regner, til båter som sliter seg i stormen og knuses i fjæra, eller nå vinterstid der trebåter går ned pga. frostprenge og lekkasjer i skutesisider. Felles er vår rendyrkede interesse for båt og kystkultur.

Når vi er inne på dette med fellesskap vil jeg benytte anledningen til å minne dere alle på datoen for årsmøtet og årsfesten, lørdag den 16.mars, på Akershuskaia i Oslo. Jeg håper flest mulig har anledning til å prioritere denne dagen, og lære klubben enda bedre å kjenne. Ta kontakt med styret i dag dersom du har saker til årsmøtet, eller du har andre spørsmål. Vi legger også opp til en billedkavalkade med presentasjon av klubbens medlemsfartøyer denne dagen. Invitasjon, samt sakspapirer og annen info, blir sendt samtlige medlemmer ila kort tid.

Som mange sikkert har fått med seg er Forbundet Kystens Landsstevne lagt til Trondheim og kystlaget på Fosenkaia er vertskap. I lys av vår store medlemstilstrømning fra hele kysten i fjor satser vi sterkt på stor NMSK deltagelse på Landsstevnet i år. Arnulf Wibe og hans Antares går hele veien fra Oslo til Trondheim, og legger opp til samseilingstreff ved et antall havner på veien. Medlemmer nordfra kan hekte seg på ved starten av Trondheimsfjorden. Vi håper dere alle er stolte av medlemskapet og klubben, og at dere bruker vimplene for alt de er verdt. Husk at vi også har fleeejakker, lumerker og t-skjorter med logo. Arnulf forsøker å legge til rette for at NMSK båter blir samlokalisert under stevnet. Mer informasjon om samseiling og landsstevnet kommer senere, men begynn gjerne planlegningen allerede.

[www.fosenkaia2019.no](http://www.fosenkaia2019.no) Selv skulle jeg veldig gjerne seilt min egen trøndelagsbåt Bjugnskjær ST-16-Ø til landsstevnet, men det lar seg ikke gjøre i år.

For alle som derimot ikke skal til Trondheim i år, og som befinner seg på Sørlandet i overgangen juli-august, vil jeg sterkt oppfordre dere til å delta på Risør Trebåtfestival. Trebåtfestivalen er en over 30 år gammel tradisjon, og byr på mange forskjellige fartøytyper. Bjugnskjær skal dit i år også, og inviterer herved alle medlemmer som har anledning. I Risør samlokaliserer vi NMSK fartøyene på Steinmoloen, og jeg håper vi blir mange flotte medlemsfartøyer der også. Desto flere medlemsbåter som samles, desto tydeligere blir vår deltagelse for publikum også. [www.trebatfestivalen.no](http://www.trebatfestivalen.no)

Så gjenstår det bare å ønske dere alle et fortsatt Godt Nytt År, og minner dere alle på å fortsette å markedsføre klubben vår så vi fortsetter å vokse. Målsetningen må være at Norsk Motorskøyteklubb samler samtlige fartøy som passer med formålsparagrafen, og at vi kan fortsette å sette fokus på båtene våre som stolte kystkulturbærere ved å vedlikeholde- og ikke minst bruke dem!

*Thomas Nicolai Bjønness*



# Skadedyr i trebåt

- fortsettelse fra Skipperpostens desembernummer i 2018 -

## Om pælemark og andre boredyr - fra FARTØYVERNSENTRENES FELLESRÅDS FAKTAARK

Historisk har et av de største problem for trefartøy vært angrep av pæle-mark og pælekreps (pælelus). Disse dyrene spiser ganger i treverket, som etter hvert blir ødelagt. Også kaianlegg, demninger og andre trekonstruksjoner i saltvann er utsatt.

### Pælemark

Det finns i alt omkring 65 arter pæle-mark hvorav det finns 4–5 i Norge. De mest kjente artene er de som tilhører slekten *Teredo*. *Teredo*-artene kalklegger gangene sine og er vanligst ned til ca 30 meters dybde. Dette er egentlig muslinger hvis skall er redusert til en slags borekrone. Denne sitter fremst på kroppen og har en størrelse på ca 1 cm. Pælemarken er ellers naken og dens langstrakte form gjør at den minner mer om en mark enn om en mus-ling, derav navnet. Levetiden er normalt fra 1 til 1½ år.

Pælemarken er hermafrodit og forplanter seg ved å sende ut en sky av sperm, hvorav noe når frem til andre individer. Forplantningen skjer vanligvis på den tiden av året hvor vannet er varmest, det vil si om sommeren, men kan foregå hele året. Larvene kan leve 1 til 2 måneder i de frie vann-masser før de fester seg på treverk og begynner å bore seg inn i dette. På den måten finns det altså larver i de frie vannmasser hele året, og disse kan angripe treverk hele året. Men det er altså hovedsakelig om sommeren faren for angrep er størst (Sneli 2006). I den senere tiden har man også begynt å diskutere hvilken betydning opp-varmingen av havet kan ha for pæleormens utbredelse og forplantning gjennom året. For eksempel finner man pæleormen lenger øst i Østersjøen enn tidligere. Dette antas å ha sammenheng med en økning av vann-temperaturen.

Når pælemarken går inn i treverket lager den et hull med en åpning på bare 1–2 mm. Deretter gnager den seg inn i treet og utvider gangen etter hvert som den vokser, men størrelsen på inngangshullet forblir det samme. Bakdelen av pælemarken vokser fast i inngangshullet. Gangen og pælemarken kan bli opp til en meter lang og 10–15 mm i tykkelse. Likevel er som regel gangene adskillig mindre. Pælemarken lever av cellulosen i treverket og av plankton som den suger inn gjennom inngangen.

Til nedbrytningen av cellulosen får pælemarken hjelp av bakterier som lever i gjellene og i svelget.

Pælemarken foretrekker nytt tre fremfor gammelt og vasstruktent (og kanskje impregnert). Desto mjukere treet er, jo raskere gnager pælemarken seg inn i treverket. Den vil altså raskere lage ganger i furu enn i eik. Pælemarken krever minimum 12 ‰ saltholdighet i vannet for å forplante seg, ferskvann er dødelig. I den store danske undersøkelsen "Anti Pæleorm" fra 2003 nevnes det at i brakkvann med 5 ‰ saltholdighet dør pælemarken etter 5–6 uker og i ferskvann etter 2-3 uker (Miljøstyrelsen 2003). I en landsatt båt dør pælemarken etter hvert. De fleste kilder nevner at 2–4 uker på land er tilstrekkelig for å være sikker på at pælemarken er død.

Temperaturmessig er pælemarken in-aktiv i temperaturer under 5°C og dør under 0°C. En stigning i vanntemperatur og innslag av mer saltholdig vann vil kunne resultere i periodiske invasjoner av pælemark, slik som det skjedde på den tyske østersjøkysten på begynnelsen av 2000-tallet.

### Pælekreps

Den vanligste arten av pælekreps i våre farvann er *Limnoria lignorum*, en liten skrukketrollaktig tanglus på 3–5 mm. Pælekrepseren borer kun ganger i over flaten av treverket. Gangene er 1–2 cm lange og 1–2 mm tykke.





Tabellen viser den relative angrepsgraden av ubehandlet treverk og behandlet treverk. Det som er benevnt som "tungolje" i tabellen er en vegetabilsk olje (Miljøstyrelsen 2003).

Etter hvert kan overflaten bli så gjennomspist at den skylles bort og dermed blotlegges en ny overflate som så angripes. Dermed kan pælekrepser spise seg innover i treverket. Treverket ser ut som når det er kraftig angrepet av stripet borebille ("mit"), slik vi kan se det i treverk på hus og møbler m.v.

Pælekrepser fester seg ikke så lett til overflater som pælemarken. Derfor vil for eksempel påler som står utsatt for bølgeslag ofte være mindre angrepet enn påler som står rolige steder (Miljøstyrelsen 2003).

Pælekrepser kan ikke som pælemarken fordøye cellulosen. Den bruker gangene som et beskyttet oppholdssted der den pumper vann inn ved hjelp av føttene på bakkroppen. Vannet filtreres for plankton og annet som pælekrepser lever av.

Forplantningen foregår gjennom nesten hele året men det er særlig i mars/april at de voksne individene forlater sine ganger og innleder angrep på annet treverk. En planke eller en påle kan miste opp til flere centimeter av tykkelsen i løpet av et år.

### Beskyttelse

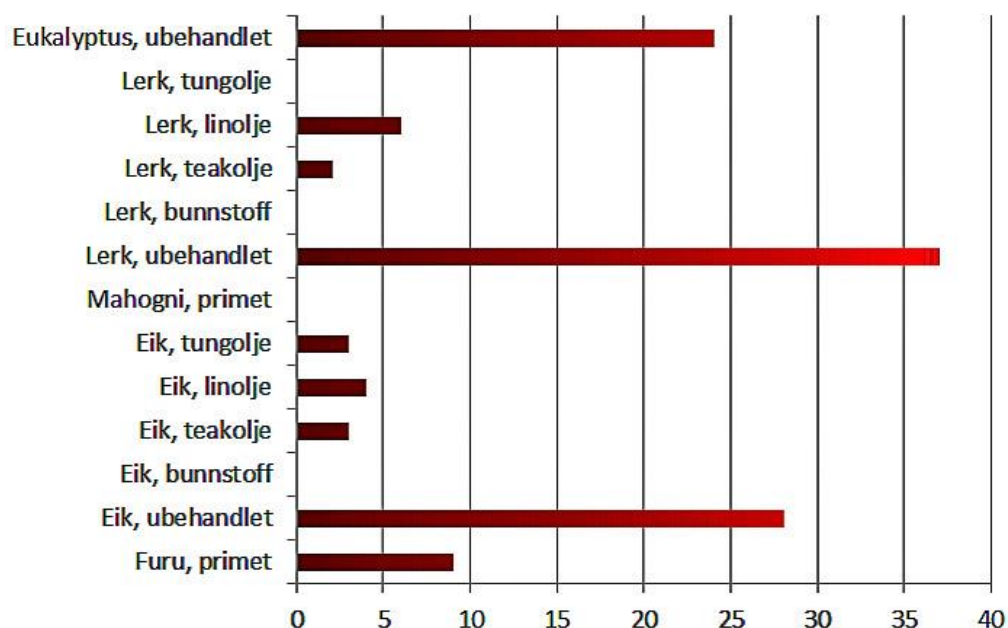
Det er flere effektive måter å beskytte treverk mot pælemark og pælekrepser. På trefartøy bunnsmører vi med en maling som inneholder gift for å hindre groe. Så lenge bunnsmøringen er ubeskadiget, og vi får smurt absolutt alt treverk under vann, gir dette en meget god beskyttelse mot angrep.

I havneanlegg har en brukt trykkimpregnert materiale i stor utstrekning. Kreosot er det mest brukte impregneringsmiddelet. Andre trykkimpregneringsmidler ansees som mindre gode. Disse metodene er imidlertid ikke anvendbare på fartøy idet bygge-prosess forkludres hvis man skal bruke trykkimpregnert (enten må en trykkimpregnere alt materiale i utgangspunktet med alt hva det innebærer av helseskader, eller en må lage delene og så sende dem til trykkimpregnering før montering). En annen ting er at kjerneveden, som også er utsatt for angrep, er vanskelig å impregnere og metoden i utgangspunktet derfor kun virker på rundtømmer med yteved hele vegen rundt.

I den danske undersøkelsen "Anti Pæleorm" ble det gjort forsøk med å legge en rekke treemner ut i flere danske havner fra Hirtshals i vest til Rønne på Bornholm i øst. Treemnene var dels ubehandlet, dels impregnert med forskjellige naturoljer, dels spikret mer eller mindre tett med spiker, og dels bunnsmurt. Det interessante her var at de trestykker som var impregnert var mye mindre angrepet enn de som var ubehandlet. Det gjelder også selv om de "bare" var behandlet med linolje.

I undersøkelsen antas det at impregneringen er et effektivt vern fordi de har en antibakteriell effekt (tar knekken på bakteriene som er nødvendig for pæleormen skal kunne fordøye cellulose). Hos noen av oljene ble det også påvist en insekticid effekt som var virkningsfull over for pælekrepser.

Med andre ord er det en god ide å impregnere treverket i båten også under vann. Det kommer særlig til sin rett hvis malingslaget i bunnen skraper av til burt treverk ved grunnstøtning eller annet. Da har treverket



stadig en viss beskyttelse frem til neste slippsetting. Oppdager man at treverket i båten sin er skadet av pælemark eller pælekrepser bør en spunse det skadede stedet eller eventuelt skifte hudplanken. Det er også et alternativ å ha båten på land i en periode slik at pælemarken eller pælekrepser dør, alt etter hvor hardt angrepet fartøyet er. Det beste tiltaket er uansett å forebygge ved å holde bunnsmøringen inntakt slik at en unngår problemet.

Tabellen viser den relative angrepsgraden av ubehandlet treverk og behandlet treverk. Bemerk at "tungolje" i tabellen er en vegetabilsk olje (Miljøstyrelsen 2003).

# Mastetre

- Ole H Larsen -

Jeg ser med bekymring på de to mastene på båten min, Lacrima. Stormasta er noe sprukken og ca 40 år gammel og uvisst hvor mye den tåler. Sannsynligvis holder masta i mange år til, men det går an å tenke framover...selv om jeg planlegger salg. Der hvor Lacrima bor, dvs. nesten innerst i Bunnefjorden, er det en Lofoting som jobber på slippen og bor i en skøyte der. Han er sønn av en båtbygger og har fått mye nyttig lærdom inn med morsmelka, bl.a. mastetilvirking.

Mast må planlegges, og de gamle båtbyggerne hadde alltid en del emner stående til «modning» i skogen. Her er det furumast som beskrives, da jeg ikke klarte å finne ut nok om granmast. Håper at det går an å finne ut mere om det til neste nummer av Skipperposten.

Først går man i skogen etter avtale med skogeier. Der finner man ei furu som er rett, passa høy og riktig diameter. Deretter må man opp i treet med stige og kappe det meste av greiner, unntatt en del av de øverste greinene i toppen. Når greinene står igjen, vil det gjøre at malmkjernen trekker ut mot barken. Masta vil da bli smidig og ikke sprekke, samtidig som den er «naturimpregnert». Etter sigende er det den metoden de brukte for å preparere stokkene til stavkirkene, og de har jo stått en tusen års tid. Treet bør stå minst 2 år før det felles, for at malmkjernen skal bli størst mulig. Lengere tid = større malmkjerner.

Ønsker god planlegging og god jakt! Fint med tilbakemelding og evt. litt info om noen kjenner til tilvirking av gran mast.



**Mastetre:** tre som egner seg til å lage mast av.

En **mast** er en vertikal stang eller stolpe som bærer utstyr som krever høy plassering. Enkelte skipstyper som f.eks kutter og yawl har en liten mesanmast aktenfor rorstammen. Denne kalles da gjerne *papegøyemast* (Wikipedia)

## Fra Tønsberg blad, april 2012 - om byggingen av Osebergskipet

Masteemnet er på plass. En lang, rett, senvokst furu ligger hoggeklar på byggeplassen. Og emnet til råen, eller det vi i dag kaller bommen, er også på plass, klar til hugging.

Og det er her kjerringa, mastefisken eller kjølsvin kommer inn. Konstruksjonen i bunnen av båten som mastefoten monteres i, må også være klar.

Oddleiv Åmli er nesten ferdig med den. Et massivt, for å si det mildt, stykke eik som masten skal stikkes ned. Bare toppen av den kommer til å være synlig i båten, sier han. Likevel skal den fylles med utskjæringer og innriss – selv om mesteparten av den blir borte under dekket. Men den var tydeligvis viktig for vikingene.

Det er noe *seksuelt* over formen, sier Åmli og viser med hendene hvordan masten forsvinner ned i kjølsvinet og skal dekkes til av en avlang, rund form på toppen. Denne dekketoppen, er det som egentlig er mastefisken, sier Åmli og klapper kjølsvinet. En veldig hyggelig form, sier han og ler. Vikingene var ikke blyge. Det viser seg her, sier Åmli. Ja, den veier vel en 150 kilo, sier han om kjerringa da vi spør. Lars Bill forteller, han er lagleder for et team frivillige som har fått jobben med masten og råen. Vi retter av furuen og hogger den først firkantet, så åttekantet. Men vi lar det være en flat side så råen kan skli opp og ned, sier han.

Bill er ikke tømmer av yrke. Langt fra. Han er avdelingsleder på Visma. Jeg har tatt fri i dagene før sjøsettingen. Alle må det, men det er gøy, sier han og smiler. Skipsmasten blir 12,35 meter høy. Det er omtrent like lang rå som mast, sier han. Råen er 10,5 meter lang. Masten skal bli tynnere i bunnen og toppen. 21,5 centimeter på midten, 20 centimeter resten på grunn av styrkefastheten.





# Skipshandel

Litt av produktutvalget.

- Skipsspiker, båtspiker, klippspiker
- Båtsaum og roer. Galv. og kobber
- Tacks og klink i kobber.
- Drev, bek, marineglue og lim.
- Tjære, linolje og terpentin
- Skipssekker, dukprodukter
- Verktøy/utstyr til båtbygging, rigging og seglmaking
- Tauverk, merling og sjømannsgarn

Sender over hele landet frakt kr. 140,-

Fraktfritt over kr. 5.000,-

5% vinterrabatt til skipperpostens lesere ut januar ved nettbestilling. Skriv skipper i rabattkodefeltet.

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

## Høvedsmann

# Tau

Fra: <https://www.redningsselskapet.no/sikker-til-sjos/tips-om-tau/> - tekst og foto: Trond J. Hansen

De fleste båtfolk har et forhold til tau. Vi gir det omsorg og stell, behandler det med kjærlighet og respekt. For vi må kunne stole på det, stole på at det ikke blir brudd eller knute på tråden. Vi må være trygge på at det holder, selv når forholdene er stormfulle.

Jeg kan like godt innrømme det. På vinteren går jeg i tauterapi. Eller kanskje det er riktigere å si at tauet er terapien. Jeg er blant dem som tar tauverket med hjem på vinteren. På mørke kvelder kveiler jeg meg sammen i godstolen med en taukeveil eller to. Der går jeg over tauverket, stiller med det og reparerer skader. Kanskje legger jeg en ny takling, eller syr en ny smerting – gjør tauet klar til en ny sesong. Det gir meg noe å se frem til, og noe å se tilbake på.



## Bevar bruddstyrken

Å starte båtsesongen med rene og nyoverhalte tau, gir en god følelse. Men vi bør også gå over tauverket av sikkerhetsmessige grunner. Bruddstyrken og egenskapene vil bli bevart lenger ved vask og stell, og tauene vil også få lenger levetid. Noen ganger er dessverre tauet i så dårlig forfatning at det ikke lenger kan brukes. Eller det må omplasseres til mindre ansvarsfulle oppgaver.

Anbefalingen er å kjøpe skikkelig tauverk og ta godt vare på det. Likevel er tau noe som ikke varer evig. Sollys og saltvann bidrar til å ødelegge fibrene i tauverket. De beste tauene har gjerne en levetid på ti år i forhold til sollys, de dårligste bare tre-fire år. Mørke tau vil normalt klare seg bedre enn lyse tau når det gjelder UV-stråling.

## Et tau er ikke et tau

Det er store forskjeller i pris og kvalitet på tauverk. I all enkelhet kan tau for fritidsbåten deles inn i to hovedgrupper; slått og flettet. Slått tauverk består av tre eller flere kordeler som er tvunnet til et rep. Mest vanlig er tre-slått tau. Slikt tau er billigere enn flettet tau, og er det som har vært vanlig å bruke til fortøyningstau og til ankring. Det har stor fleksibilitet, er slitesterkt og dessuten lett å spleise. Denne typen tau kommer i ulike kvaliteter, basert på hvilke fibertyper de er laget av; polyester, polyamid (nylon) eller polypropylen. Tau i polyester er det som er mest brukt til fortøyning, og også regnet for å være det beste universaltauet. Flettet tau har blitt stadig mer populært blant båtfolk, det er mykt og behagelig og gir en god «taufølelse». Mange av dem har også veldig høy bruddstyrke.

Når det gjelder hvilke bruddstyrke som kreves på fortøyningstauene, så bruker man gjerne tommelfingerregelen om at bruddstyrken skal være båtens vekt. Veier for eksempel båten 3,5 tonn, så går du for tau med bruddstyrke på minst 3 500 kg. Tau bør ikke belastes mer enn 50 prosent av maksbelastning. En typisk grunnpakke for en vanlig bobåt er fire stk fortøyningstau på fire–seks meter og to stk fortøyningstau på minst ti meter (til spring). Dette er absolutt minimum av hva du trenger.

1. Vask tauene før sesongen. Det enkleste er å bruke vaskemaskinen. Husk alltid å legge tauverket i en tett, lukket pose – for eksempel et putetrek eller dynetrek med knute foran åpningen. Eventuelt lag en egen pose for vasking av tau. Du kan bruke vanlig vaskemiddel og kjøre maskinen på 40 grader finvask. NB: Ikke bruk sentrifugering, det kan skade vaskemaskinen.



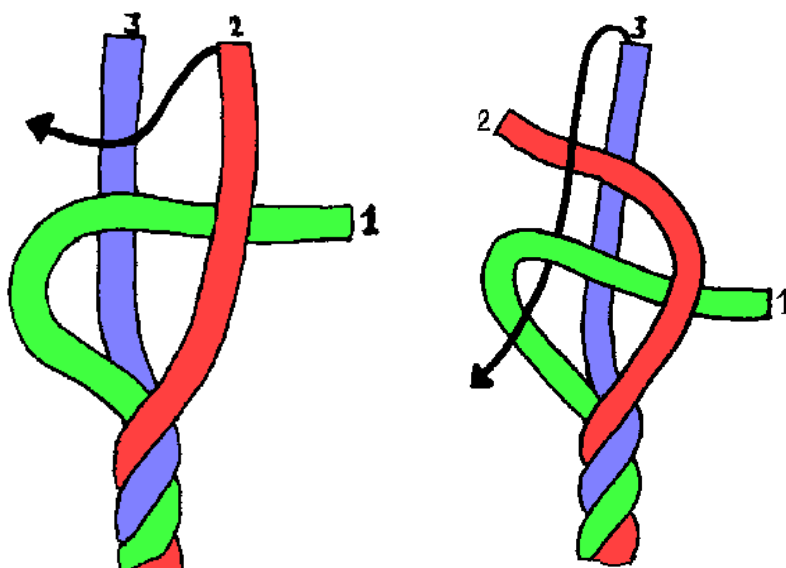
- Om tauene er veldig skitne kan du legge dem i bløt i en stamp med vaskemiddel, for eksempel Biotex eller grønnsåpe, før du vasker dem i vaskemaskin. Bruk en myk børste for å få bort grønske og annet. Når du først er i vaskingen, ta også med deg fendertauene.
- Dersom du har ankerline med blykjerne bør dette ikke kjøres i vaskemaskin og i alle fall ikke sentrifugeres. Legg det i bløt og gå over med skrubb. Et rengjort ankertau sitter mye bedre i ankervinsjen enn et som er skittent og sleipt.
- Tauverket bør lufttørkes og ikke tørkes i tørketrommel. Etter at det er tørket kveiler du tauene pent opp. Oppbevar dem gjerne mørkt og luftig før de igjen mønstrer på om bord.
- Ta for deg hele tauet og sjekk om det er gnag eller andre skader. Småskader kan du utbedre med krympestrømpe eller elektroteip. Om det er større skader bør du skrote det eller kutte bort den skadde delen og lage småtau av uskadde rester. Ved flettet tau er det ikke så farlig med småskader på den ytre kappen, den er mest for å beskytte kjernen.
- Når du har tauene hjemme kan du benytte anledningen til å sjekke endene, at de ikke er oppfliset. Det enkleste er å låse endene med teip eller krympestrømpe, men du kan også gi deg flid med å lage taklinger på tauendene. En pen takling gjør seg godt, og det er fint arbeid på mørke vinterkvelder.

## Kronespleis/Endespleis

Kronespleis er enkel å lage når man først får til kronen. Den brukes som takling på tauenden. Tvinn opp endekordelene som før tidligere nevnt.

**Kordel 1** legges ned mellom 2 og 3 som på tegn 1.

**Kordel 2** skal bøyes ned mellom 1 og 3, men over enden på 1. **Kordel 3** skal nå bøyes ned mellom 1 og 2 som pilen viser. Den skal over tampen på 2 og under 1.



## Flaggstikk

Flaggstikk er sjefen i skjøteknutefamilien. Flaggstikket bruker man blant annet for å skjøte to tau. Tauene kan være av forskjellig type og størrelse. Svakheten med dette stikket, er at det blir løst om det ikke ligger med konstant belastning.

- Lag en bukt på det tykkeste tauet. Før tampen på det tynneste tauet opp og gjennom bukta.
- Fortsett rundt det tykke tauet og tilbake igjen under egen fast part.



# Toalett om bord

- Fra Båtmagasinet (2005), Jørn Söderholm -

## Manuelt toalett – funksjon og vedlikehold

Den gode, "gammeldagse" pumpe på siden av toalettet fungerer stadig like bra. Bruk rikelig vann, og gi pumpa det vedlikeholdet den trenger, så tjener den deg vel.

Pumpestanga og o-ringen på stempelet bør få en årlig rengjøring og smøring med vannfast silikonfett (eller Vaseline), og en simmering rundt toppen av pumpestanga slites og må byttes når det kommer vann ut på toppen ved pumping.

Det er vanlig å helle en dæsj matolje i do og dra i pumpa noen ganger. Pumpa går lettere i øyeblikket, men det er lite egnet på lengre sikt. O-ringen får ikke tilstrekkelig smøring, og oljen legger seg som et innvendig belegg på slanger og ventiler. Avfallet får større motstand på vei gjennom, og pumpa må jobbe hardere. Dermed tømmer du mer olje i do, og sirkelen er sluttet...

Du kan regne med at jokerventilen og o-ringen på pumpestempelet må byttes etter rundt tre år. Alle slidedeler holder lenger hvis det får smøring.

Et tips hvis du mistrives ved tanken på å få dritt på fingrene når du åpner pumpa for vedlikehold. Ta pumpa av toalettet, og legg den i garasjen et par dager. Da tørker innholdet i den, og det er mindre guffent å åpne den for å gjøre rent og smøre.

## Elektrisk toalett – funksjon og vedlikehold

Et enkelt elektrisk toalett har en pumpe med to funksjoner: En gummiimpeller drar inn spylevann, mens et skovelhjul drar dritten ut. Pumpa sørger selv for riktig vannmengde. Skovelhjulet kverner innholdet på vei ut, og minsker risikoen for at noe setter seg fast lenger ut i systemet.

Pumpa ødelegges av harde fremmedlegemer. For eksempel tamponger og ølkorker (!) som noen har funnet det for godt å kaste i do. De kraftigste typene kan ta seg av ting på størrelse og konsistens som en plommestein. Hovedregelen må være: Ikke putt noe i do som ikke trenger å være der.

Pumpa krever ganske mye strøm. Forbruksmessig er det helt greit i en normal motorbåt. Dersom spenningen blir for lav, vil både impeller og skovelhjul / kniv gå saktere rundt i fungere dårligere. Vær sikker på at de elektriske kablene til pumpa har stort nok tverrsnitt helt tilbake til strømkilden.

Et vanlig elektrisk toalett støyer ganske kraftig. Det kan legge en demper på viljen til å bruke det på sene kvelder i trange havner. Ikke alle synes det er hyggelig å fortelle nabobåtene at man har vært på do. Støyen er vanskelig å bli kvitt, men det kan hjelpe noe å isolere og stive av dørkplata toalettet står på. Det gir mindre vibrasjoner som forplanter seg videre.

Jokerventilen i utløpet må rengjøres og smøres årlig. Det er en este vedlikehold på elektrisk toalett. Når gummien i jokerventilen begynner å hardne, er det på tide å skifte den. Etter tømning av septiktanken bør toalettet kjøres et par ganger à 20-30 sekunder for å skylle gjennom og få en passende skvett vann i bunnen at tanken.

Stående elektriske pumper (ombygde fra manuell pumpe) er mer effektiv enn liggende pumpe, og har mindre fare for problemer. Den krever imidlertid enda mer strøm, og støyer mer enn sin liggende kollega.

Noen toaletter på markedet, blant annet Jabsco's Quiet Flush, har bare én funksjon på toalettets innebygde pumpe: Tømme bollen og kverne innholdet. Det gir mindre støy og en sterkere kvern. En separat pumpe montert et annet sted henter sjøvann til spyling. Denne sjøvannspumpen har et eget filter som må rengjøres et par-tre ganger i sesongen, tilsvarende motorens sjøvannsfiler. Utover sjøvannsfileret er vedlikeholdet er som for andre elektriske toaletter.



# Fra manuell til elektrisk

(Råd & tips fra KNBF)

Vi valgte å bygge om det ene toalettet ombord slik at vi slapp den manuelle pumpedelen og fikk satt på kvern og motor. Vårt Jabsco-toalett er identisk i innfestingen slik det rimelige TMC-toalettet er bygd opp. Derfor valgte vi den rimelige løsningen. Ser vi på dette i dag etter ett par års bruk har denne løsningen vært helt problemfri.

Vi bestilte et kit fra Flak.no med art. nr. 1006632 «Ombygningssett toalett TMC» til en pris av rundt 1 600 kroner. Dette passet perfekt inn på vårt gamle pumpetoalett fra Jabsco. Samtidig med ombytte valgte vi å bytte slanger da vi kom lett til alle koblinger nå som toalettskålen var tatt ut. Selve jobben tok ikke mange timene, men vi benyttet sjansen mens det var god plass til å komme til rundt om for å ta en rask oppussing. I stedet for å benytte oss av den medfølgende bryteren valgte vi et brytersett som gir oss valget med halv og hel flush når vi skal skylle ned. Den heter hos Flak.no «Spylekontroll TMC» og har art. nr. 1006616 for 12 volt og koster i overkant av 500 kroner. Totalt kom hele ombygningen på i underkant av 2 500 kroner inkludert ombygningssett, bryterkontroll, septikslange og klemmer.



Her har det gamle Jabsco-toalettet fått motorisert seg med en TMC-tilsats som koster noen kroner mindre enn originalt Jabsco-tilsats.



Her er den nye pumpedelen fra TMC på plass og vil passe perfekt på den gamle Jabsco toalettskålen.

Vi valgte denne bryterkontrollen fra TMC til å regulere vannmengden til toalettet.



## Eddik

For å forebygge urinsyre i tank og slanger er et godt båteierråd å bruke eddik på septiktanken. Når vi har lagt til etter en tur utpå og kommer til havn med tom septiktank fyller vi på med en flaske eddik samtidig at vi fyller på med ferskvann på tanken. Dette ligger og godgjør seg til neste tur utpå. Da vi demonterte de gamle slangene under ombygningen i vinter var alle våre slanger og gjennomføringer «rene» for urinsyre. Urinsyre i slangene kan nemlig føre til tilstoppelse.

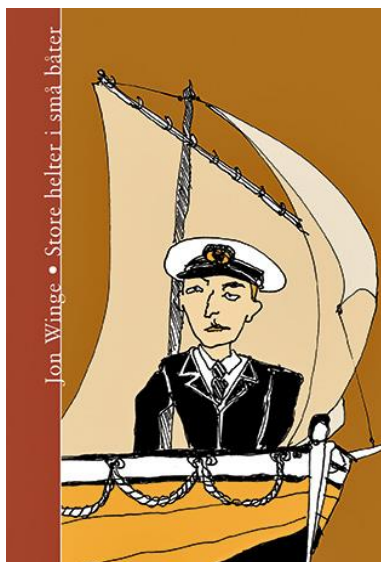




# Maritim litteratur

- <https://flyt.no/>-

Flyt Forlag gir ut bøker om verdens eventyrlige seilaser. Seilasene vi leser om og drømmer om og som noen av oss også gjennomfører. Forlegger-Anne som står bak forlaget har gitt ut godt over 70 maritime titler.



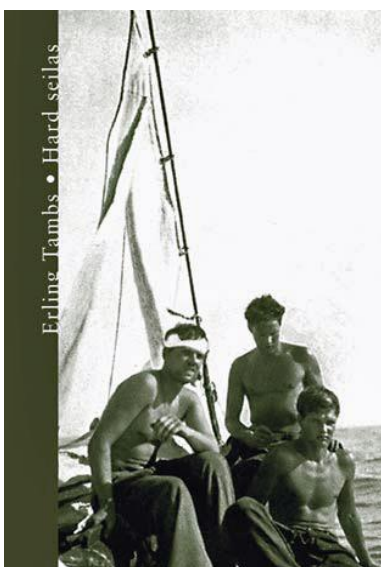
## Store helter i små båter av Jon Winge

Her får du lese om bragdene du bør kjenne til. Les om kaptein Blighs seilas med livbåten fra BOUNTY, Ernest Shackleton som redder sitt mannskap, Per Tangvalds liv og seilaser og den første jordomseileren Joshua Slocum. Les om Nicolai M. Anthonisens første redningsaksjon med R/S 1 COLIN ARCHER, og hvordan Magnus Andersen kuppet 400-årsfeiringen av Columbus som Amerikas oppdager med nybygd vikingskip. Og mange flere.

Jon Winge henter fram noen virkelig store sjøfolk. Men sjøfolk, det er så mangt. Det er både de som frivillig og de som ufrivillig utfordrer havet i liten båt. De som seiler for å overleve og de som seiler for moro skyld. Dette er bragder som kan inspirere alle som ferdes på sjøen.

Jon Winge er selv havseiler og har et stort forfatterskap innen maritim litteratur. Han er en ivrig foredragsholder, journalist og formidler av kystkultur og sjømannskap.

Denne gangen har forlegger-Anne selv illustrert boken!

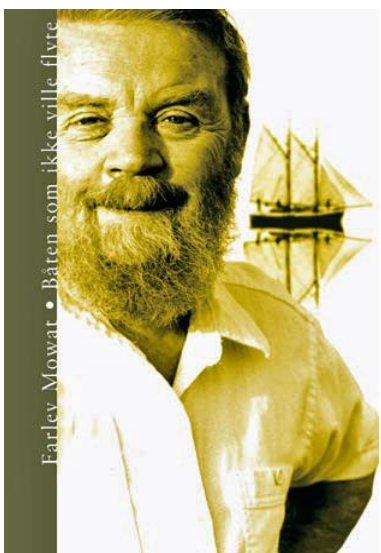


## Hard seilas av Erling Tambs

*«Båten var borte, himmelen var borte, mine skibs kamerater var borte – jeg var plutselig fullkommen alene inne i et hvirvlende intet av brusende skum, en hjelpeløs kasteball for veldige oprørte vannmasser. Så følte jeg at jeg blev trukket nedover i rasende fart av en nedgående strøm. Det kunde ikke være annet enn dragsuget fra båten vår som sank. Jeg kunde ikke tenke mig noen annen forklaring enn at plankene var sprunget løs i stevnen og at «Sandefjord» var på vei mot dypet med mann og mus.»*

Slik beskriver Erling Tambs den dramatiske hendelsen da RS Sandefjord ble tatt av en kjempebølge som kom inn aktenfra og slengte henne fullstendig rundt i en forlengs saltomortale. En dramatisk og spennende beretning.

Eier av «Sandefjord» gjennom mange år Gunn von Trepka har skrevet forord til boken. Og båten «Sandefjord» eies i dag av NMSK-medlem Tobias Revold!



## Båten som ikke ville flyte av Farley Mowat

*«Jeg var slave av en synkende skonnert»*

Denne boken er kanskje den morsomste som noen gang er skrevet om kjærlighetsforholdet mellom en mann og hans båt!

Skonnerten Happy Adventure hadde en fatal feil. Hun lakk som en sil. Hvorfor noen ville utsette seg og sine beste venner for denne sta, egenrådige, ukomfortable og ikkeflytende lørja, som ved siste opptelling hadde sunket åtte ganger, er mer enn noen kan fatte. Enhver forklaring synes umulig. Men historien er sann, tro det eller ei.

Dette er en fornøylig beretning om livet med og i en gammel båt; om råtne seil og helbredende rom; om livet på yttersida og om hunder, havet og kjærligheten.

*«En utrolig morsom bok. Hvis ikke den gir deg lyst til å kjøpe en gammel båt, er du ved dine fulle fem».*

# Båt på deling?

- av Jorun Krüger -

Jeg traff min båtentusiast en høstdag i september. Det er noen år siden, men likevel... Jeg pleier å si at jeg traff ham under en blå presenning. Han tilbød meg kaffe og griffel, jeg takket pent ja. Kaffen var svart og litt kald, normalt bruker jeg melk, men det spilte ingen rolle. Han fortalte villigvekk om spanter, svinerygg, nating, køyve, nedgangskappe, skylight og andre ting jeg ikke helt husker. «Du synes vel jeg er sær» sa han. «Nei», sa jeg. «Du er heldig som har en hobby». Han hadde hatt båten i 17 år, funnet og henta over 60 kubikk med tømmer og brent to forhold.

Min båtentusiast var villig til å lære bort alt han kunne. Jeg fikk nate, slipe, sparkle, grunne, smøre, høvle mast, syng og elske. Det var som en drøm. Månedene gikk, og en dag forsvant den blå presenningen og under kom det fram et smykke av en båt, en blank motorkutter med navnet Solbris. Vi var begge stolte.

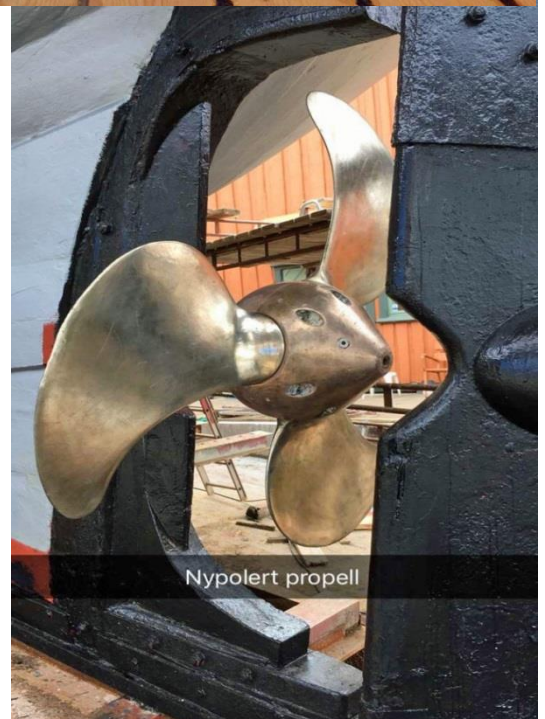
Min første båttur var til Koster, det var bare godord fra mennene som sto på land og ventet, noen damer også. De skrøt av skroget og lyden, til Solbris, jeg kom litt i skyggen, men det gjorde ingenting, jeg var stolt. Jeg hadde nata, slipt, malt, sunget og elsket.

Rundt påsketider, noen år senere mens vi spiste en bedre middag, ser min båtentusiast meg dypt inn i øynene og spør «Vil du ha halve båten?». Det var rene frieriet, jeg ble mo i knærne og tørr i munnen, hjerte banka og jeg kjente tårer i øyekroken. Med skjelvende stemme svarte jeg «jaa».

De neste dagene gikk jeg som på en sky og alle jeg kjente fikk fort vite at jeg var medeier av en motorkutter med navn Solbris. Det var gratulasjoner og klemmer hvor enn jeg snudde meg. Er det mulig å være så lykkelig?

Brått en dag tok hvetebrødsdagene slutt. Det var den dagen da min båtentusiast kom med prisoverslaget på VHF, rorindikator, kartmaskin og ekkolodd - og alt skulle deles på to. Da var det min tur til å kikke ham dypt inn i øynene å si «vil du ha min halvdel tilbake?».

Jeg er fortsatt med og nater, pusser, sliper, maler, synger og elsker. Og fortsatt kan jeg fortelle om båten min, når jeg vil imponere eller når noen er imponert. Men når regningene kommer er det *hans* båt, og når vi er på ferie er det *vår* båt.



Nypolert propell



# SVAN

En medlemsbåt i NMSK

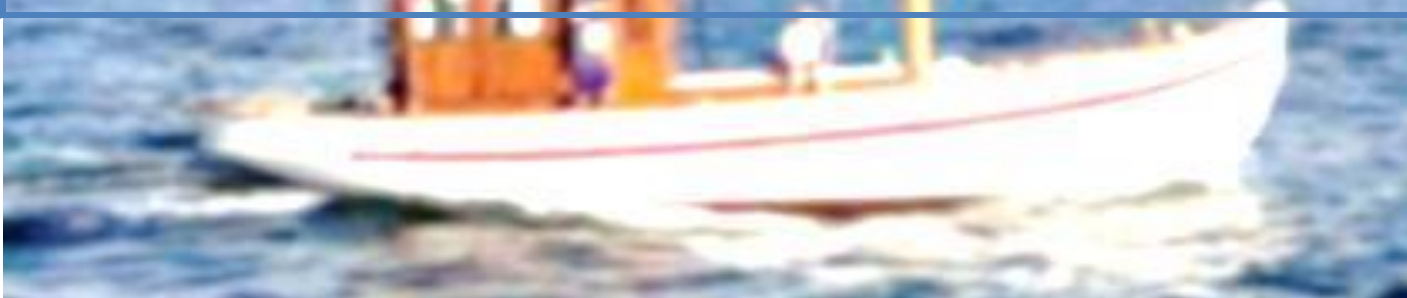
Navn på båt:	MK SVAN
Reg/ kallesign,type:	Risørkutter
Bruksområde:	Småhvalfangst og rekestrål (lystbåt fra 1970)
Bygget :	Rød i Risør 1929
Byggematerialer:	Eik på furuspant. Eik i skandekk; furu i rekkestøtter dekk og rekke, teak på styrhus og mahogny i kappe.
Motor (type, hk, etc):	Volvo TD 70
Lengde, br., dyptg.	LOA 42 fot.
Eier og hjemmehavn:	Knut Haakon Lilleby, Skjeberg

## **Båtenes historie:**

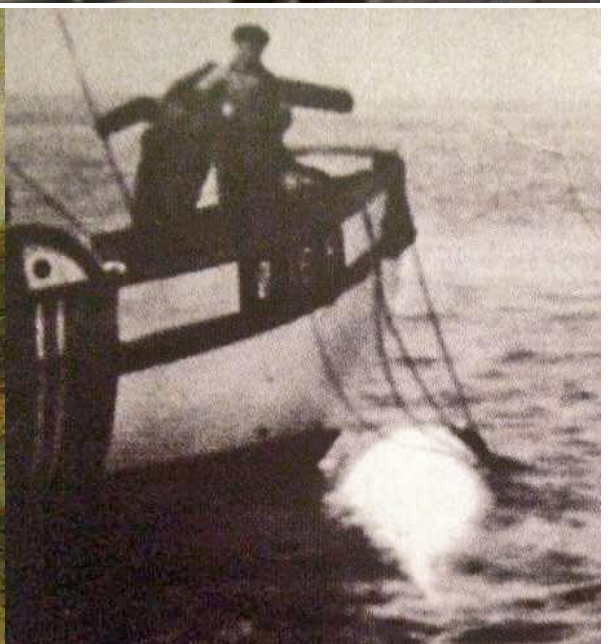
(Det som finnes

- artikler,omtale, etc.)

Svan er bygget hos Røds båtbyggeri i Risør 1929. Hun er bestilt av Hans Myhre i Utgårdkilen på Hvaler. Han kone Anna var dansk og ønsket en kutter. En kutter skulle de få, men ikke uten den tradisjonelle krumme Risørbaugen. Svan er etter det vi vet den siste gjenlevende Risørkutteren. Det ble bygget fem,seks stykker fra 40 til 60 fot. En ligger ved Väderöbod, en i Nordsjøen og en i Langesundsfjorden (på bunn) er det jeg vet. Svan var Hvalers første båt med midtstilt styrhus og kappa bak. Hun gikk i småhvalfangst og rekestrål med reder Hans Myhre fra 1929 til 1970. Jens Andersen, Erling Johansen og Hans Jensen var medfiskere. Under krigen fraktet de også mennesker over til Sverige og brakte med våpen hjem igjen som ble levert på ukjent adresse i Onsøy. Originalt satt en 22hk Rapp i kjeller. Helge Nilsen i Skjeberg kjøpte Svan i 1970 (av Hans Myhre) og bygget den om til lystbåt. Nytt styrhus i teak akter og kappe i mahogni forut ble utført av Røds båtbyggeri i Elingårdkilen, Onsøy. Helge kasta ut Rappen og satte inn en Volvo Bamse. Bamsen kasta han ut igjen etter bare et par år da han trudde den begynte å bli sliten. Men den maskinen sitter i dag i en veteranbuss og fungerer fortsatt godt (over 40 år senere). 1980 satte Helge inn en Volvo TD 70, som sitter i enda (2018). I 2005 var Svan på Risør Trebåtbyggeri og fikk bytta 80% av bunnen etter markangrep. I 2006 Solgte Helge båten til sin datter å svigersønn, men de skilte lag så Helge kjøpte tilbake båten noen år senere. I 2014 kjøpte vi båten. Det var blitt gjort en rekke oppgraderinger og bytter, som pågår kontinuerlig i vintersesong. Svan er omtalt i mange bøker om Hvaler, og en liten fun fact er at det hevdes hun gikk 360 gr. rundt en gang på 50- tallet. (Altså gikk tilbake igjen etter kantringen).









# ELLY

En medlemsbåt i NMSK

Navn på båt:	ELLY
Reg.nummer,båttype:	LA 9619, Risørskøyte
Bruksområde:	Småhvalfangst, sildefiske, rekestråler mm. Fritidsbåt fra 1991.
Bygget	På Moen, Risør i 1931
Byggematerialer:	Eik på furu
Motor (type, hk, etc):	Opprinnelig en Rapp 24 hk. I 1953 byttet til en ny av samme type. I 1964 byttet til 80 hk Bolinder BR 1114. I 1999 ble det satt inn en Scania DS 8 med TwinDisc reverserbar girkasse og Hellseth vribar propelleranlegg.
Lengde, br, dyptg.	LOA 39 fot, bredde 4,45 m
Eiere og hjemmehavn	Kai Tveitan, Sandefjord

## Båtenes historie:

Elly er bygget hos Moen i Risør 1931. 24 Hk Rapp, Eik hud og doble furuspant. Skroget var da oljet/ lakket og med et lite hvitmalt styrhus akter, helt tradisjonelt fra den tiden.

Mulig den gikk u-registrert/merket de første årene, og det første navnet og registrerings merket jeg har er fra 1945, Ø-95-H og navn Olav Kristiansen m. fl, Vesterøy. Ny Rapp 24 hk i 1953.

I 1956 skiftet den eier, og reg. merke. Ny eier, Olav Arnstø m. fl, Holmsbu.

I 1958 ble "ELLY" registrert i skipsregisteret i Fredrikstad, 3YGR.

I 1964 Ble Rappen byttet ut med en Bolinder BR 1114 ca 80 Hk.

I 1981 bytte "ELLY" eier og reg. merke, Kjell Arne Henriksen, V-9-SD.

I 1984 bytte "ELLY" eier igjen, da til Henry Halvorsen, Bjerkøya i Sande, V-9-SD.

Henry Halvorsen hadde den frem til 09.03.1991 da jeg kjøpte den, Henry Halvorsen var da død og jeg gjorde handelen med enka, Elsa Halvorsen, Bjerkøya.

Elly har fra starten av vært benyttet til småhvalfangst i ytre Oslofjord og Skagerrak med levering på Hvaler og Skagen. Sener sildefiske, rekestråler med mer.

09.03.1991 hentet jeg "ELLY" i Holmestrand, og tok den hjem til Sandefjord.

Frem til i dag (2018) har det blitt gjort en del utbedringer.

60% av fribord Stb side er byttet ut i 1995, da med spant og hud, nytt styrhus og motor i 1999, Scania DS 8, TwinDisc reverserbar girkasse og Hellseth vribart propelleranlegg.

Bjelkeveier, dekkbjelker, noen knær, samt dekk er byttet ut i 2009. Det er byttet ut ca. 60 meter med hudplank i vannlinje begge sider.

Innredning er laget ny i 2010. «Dekkshus» med nedgangskappe nytt i 2014.



# SØLVSKJÆR

En medlemsbåt i NMSK

Navn på båt:	SØLVSKJÆR
Reg.nr, båttype	LIZT, Krysser
Bygget :	Flekkefjord i 1954
Byggematerialer:	Tre
Motor (type, hk, etc):	Detroit 8V71, 300 hk (Sølvskjær gjør 9,5knop på 1450rpm).
Lengde, bredde, dypg.	LOA 49 fot, bredde 5,2 m, dyptgående 2,2 m
Bruksområde:	Reketråler fram til år 2000. Deretter fritidsbåt.
Eiere og hjemmehavn:	Eirik Schau, Isdalstø
<b>Båtenes historie:</b> (Det som finnes - artikler, omtale, etc.)	<p>Sølvskjær ble bygget i Flekkefjord i 1954. 15,2m lang, 5,2 m brei og 2,2 m djup. Kontrahent var Gunnar Egeland. Fartøyet har i det store vært reketråler hele sitt liv, bortsett ifra en liten periode i fiske. Fartøyet fikk først installert en tosyndret Union 100-140 Hk. I 1965 ble motoren byttet ut med ny 120 Hk Grenaa. I 1969 ble denne byttet ut med en 300Hk Detroit 8V71 motor. Sølvskjær har på folkemunne gått under navnet sølvskjeia på grunn av at hun er så godt hold.</p> <p>Fartøyet ble tidlig på 2000 tallet tatt ut av fisket og det ble bygget inn sengeplasser og salong i lasterommet. Foruten dette er fartøyet uendret. Mye av det originale er tatt vare på for fremtiden.</p>





## Langs norske kysten sommeren 2018:

# «Helgeland – Verdens vakreste kyst»»

- Arnulf Wibe-

*Antares er på en drøyt tre måneders seilas langs norskekysten t/r Oslo-Lofoten. Opplevelsene er «mektige» på ferden langs verdens vakreste kyst. Her deler jeg med Skipperpostens lesere, slik jeg gjorde underveis - på NMSKs facebook-sider. (Mange flere foto fra turen er også å finne der)*

*Torsdag 28. juni, fra Seløy/Herøy til Sandnessjøen, 11 nm*

Regn og atter regn. Da passer det å rengjøre litt i motorrommet. Vinterens motorreparasjoner medførte at det ble åpnet og skrudd på mange maskindeler, og skiftet mange pakninger på de drøyt femti år gamle totakterne. Det drypper olje, kjølevæske og diesel både her og der, uten at det oppleves som dramatisk. Men grisete er det! Jeg har tidvis kjørt motorene hardt for å «brenne det på plass» med økt eksostemperatur. Det har hjulpet litt, men diesel- og oljeforbruket har naturligvis økt. Så lenge jeg kontrollerer i maskinrommet flere ganger pr dag, beholder jeg roen på dette.

Turen over til Sandnessjøen er kort. Her blir jeg godt tatt godt i mot av havnas vertskap. Prisen er bare 150,- Har lyst til å se VM-fotball på skikkelig skjerm, men det snaut med utesteder i Sandnessjøen. På Onkel Oskar står døra åpen, men jeg er ikke velkommen pga. personalmøte. På Herr Petter er personalet mest opptatt av pizza, og de synes jeg maser når jeg spør om fotball og øl. Tilbake til Onkel Oskar går det bedre. Godt øl og fotball! Men den eldre sjømannen som deiser ned ved siden av «søringen» for å fortelle om teite politikere i Oslo, er ikke verdt å bruke energi på. Jeg går tidlig til køys.

*Fredag 29. juni, til Lovund, 24 nm*

Regnbyger og 10 grader i dag. Men...mellom bygene ser jeg også sola! Egentlig en typisk dag i Nord-Norge: Tre årstider i løpet av dagen – vår-, sommer- og høstvær. Antares legger til på de «hjemmelagde» flytebyggene i den store, trygge molohavna på Lovund. Øya ligger ganske langt ut mot havet, nærmest Træna, og er kanskje en av de «rikeste» i landet. For 12 år siden ble vi kjent med direktøren for Nova Sea – selskapet som eier og driver det aller meste av lakseoppdrett på Helgeland. Og i dag tjener de enda mer penger enn noen gang. De holder fast på prinsippet om at alt skal skje på- og verdier pløyes tilbake til Helgeland. «Vi skal ikke ha en eneste arbeidsplass på Aker brygge, men alt her!» sa direktøren den gangen, og det gjelder fortsatt. Jeg ser 6-10 trailere som kontinuerlig venter på lasting ved lakselakteriet.

Det er bare plass til to store båter på gjestebrygga. Den andre er den USA-flaggede Summer Star – en 57 fots Nordhavn yacht. Jeg blir raskt kjent med rederparet. Kristina er fra «over there», men snakker bra norsk. Atle er (var?) norsk. På kystkulturmuseumet treffer jeg en hyggelig og nysgjerrig pensjonist. Noen timer seinere roper han til meg fra moloen om at vi må gå på pøbben «Emaus». Navnet er etter tippoldefaren til eieren. Der sitter museumsverten og tre «gamlekara» og prater. Ølmenyen er formidabel. Og kara forteller.

Øyas befolkning har egentlig vært svartkristen. Når gubbene rodde lofotfiske, kom predikantene til kjerringene. «Gudene vet hva de bedrev», men nesten alle gikk på daglige bønnemøter, og ungene fikk lide. «Vi oppholdt oss mye i vikene på vestsida av øya der vi fikk være i fred» forteller de. «Alt foregikk med båt, jentene var med, alkohol skaffet vi og mye moro ble det». En februarkveld ble det imidlertid fullt oppbrudd fra et bønnemøte, for to av gutta (de som forteller historien til meg!) var savnet. De satt og hutret på en holme

og så på at sjarken sin plutselig sto i fjæra på en holme et stykke unna - med putrende motor i gang.

Fortøyningen hadde vært for dårlig. De la heldigvis ikke på svøm i det vinterkalde vannet. Bønnemøtet ga imidlertid resultater, for leteaksjonen ble så massiv at noen fant dem til slutt, før kulda gjorde det slutt. Fangst av lundefugl og skarv var også en del av oppveksten. De tre er ikke stolte av avlivningsmetodene de brukte der oppe i ura eller med garn som druknet skarven. «Men slik var det her nord, der mat trengtes og ingen overflod fantes». Jeg er ydmyk, beriket og har følelsen av å ha opplevd noe spesielt i kveld!





Utsikt fra lundeura mot tusener av øyer og fastlandet med Svartisen



Brønnbåten Steinar Olaisen leverer 540 tonn levende laks



### Søndag 1. juli til Sleneset i Lurøy, 8 nm

I dag er sommeren kommet til Nordland! Det er over 20 grader, stille og steikende sol. Havet og naturen framstår så vakker at bare bilder kan beskrive det. Antares tøffer til Sleneset – et tettsted med ferje- og hurtigbåtkai, midt i et mylder av øyer. Dette er hubroenes rike og kajakkpadlernes drøm, forteller matros Anne som har tre ukers padleerfaring fra området. Jeg kaster anker i en bukt, og der sitter jammen en stor hubro femti meter fra båten. Hubroene er utrydningstruet, men her på øyene trives de. Som en markant saltstøtte på toppen av en liten øy, saumfarer øynene lendet etter livretten vånd (jordrotte). Etter tre timer stillstand er den plutselig borte. Kanskje livretten dukket opp? Jeg kaster klærne for første gang siden siden Sørlandet, og våkner solbrent i sofaen på fordekket.

### Mandag 2. juli, til Klokkergården på Rødøya, 21 nm

Fortsatt sol og varme. Morgentur med jolla rundt i det fantastisk vakre øyriket her i Lurøy. En mosjonstur på land blir det også. Hubroen på toppen av en holm ser ikke ut til å bry seg om meg, påhengsmotoren kveles, og jeg lar jolla drive like innunder saltstøtta. Artig å få slike sjeldne nærbilder!

Ved ankomsten til gjestebryggene på Klokkergården, blåser Antares vekk fra den eneste ledige plassen. Flere sitter makelig på sine «flybroer» og observerer, men ingen beveger et øyelokk for å hjelpe meg. Heldigvis klarer jeg å bakke opp og jumpe fra badeplattformen. Må være lynraskt med å feste et akterspring i en puller før båten driver av. Er litt skremt over utviklingen med manglende hjelpsomhet som jeg har sett er tiltagende – også nordover langs kysten. På ettermiddagen smeller en liten båt fylt med to uerfarne familier kraftig i brygga. Støtet sender båten i retur ut på sjøen, for fortøyning har de ikke tenkt på ennå. «Vi er ikke så gode med båt, for vi fra Toten», forteller en ærlig mor og tar i mot hjelp med takk. På ettermiddagen kommer en liten kuling som ut av en sekk – akkurat som meldt på Yr. På kvelden kommer «onkel» Bernt tuslende utover brygga og vi får oss en god prat – slik vi har hatt mange ganger gjennom åra.

### Lørdag 30. juni, på Lovund

Sola er kommet! Jeg går tur opp i Lundeura. Antallet lundefugler er redusert de siste åra, men den er visstnok fortsatt på et bærekraftig nivå. Det ser ut som insektsvermer der de tusener av «papegøyefugler» gjør sine klumsete landinger i ura eller hiver seg ut fra en stein utenfor det godt skjulte reiret. Dårlig kamuflasje avsløres ubønnhørlig av alle ravnene, måkene og ørnene som patruljerer i luftrommet. De er lynraske til å ta seg en jafs av de svakeste eller dummeste. Atle og Kristina har bryllupsdag og inviterer meg og et svensk par om bord til middag i kveld. Deres Norhavn yacht er spesiell! Alle maskiner og instrumenter er dubleret, de har gyrostabiliserte balanseror og drivstofftankene er på 8 kubikk. De har rett og slett gått over Atlanterhavet med den (for to-tre år siden), og til høsten skal de samme ruta hjem! Særlig artig å prate med så bereiste og hyggelige båtfolk! Artig også å avdekke at de har hatt middagsbesøk i sitt hjem i Florida av flere av mine venner fra Forsvaret som tjenestegjorde i nærheten.



### *Tirsdag 3. juli på Rødøya*

Regn og lavt skydekke i dag, og vi er tilbake til de normale ca 10 graders temperaturer. Jeg får noen gode samtaler med kjentfolk på øya – ho Malin og han Sture. Malin tar seg tid innimellom alt kjøkkenarbeid og administrasjonen av den vakre og veldrevne Klokkergården. Han Sture kommer tuslende. Han Sture har observert Antares, kommer tuslende utover brygga og avleverer en bamseklem i det han inviteres om bord på en øl. Men det blir tidlig kveld i møkkaværet, mens VM-fotballen ruller på tv'n.

### *Onsdag 4. juli på Rødøya*

I dag er værmeldingen god! Solen glimter tidvis gjennom skydekket og avslører Helgelands praktfulle natur. Turen min går opp de drøyt 600 nylagte trappetrinnene mot Rødøyløva. Malin og Co har stått for innsamlingsaksjon og tigging fra det offentlige, for at sherpaer fra Nepal skulle bygge i den bratte ura opp mot toppen. Produktet er rett og slett imponerende! «Skoddehatten» blir liggende i dag, så jeg går glipp av det fantastiske skuet på «løvetoppen» – fra Støtt i nord til Vega i sør (= hele Helgelandskysten). Jeg ser imidlertid inn over Svartisen og ut til Træna, og alle de kritthvite strendene på mange av de ti tusen av øyene på Helgeland.

Klokken 1905 kommer hurtigbåten fra Bodø med Matrosa Anne. Herlig å få besøk, igjen!

Odd er servicemannen over alle og kjører bagasjen de to kilometerne fra hurtigbåtkaia til Antares. Dermed får vi anledningen til å by på en liten øl og en stor og hyggelig prat på akterdekket.

### *Torsdag 5. juli på Rødøya*

En strålende sommerdag med sol og varme! Vi går tur til Storsanden for å bade. Først treffer vi ett reinsdyr. Deretter ser vi et annet reinsdyr på Storsanden. Og når vi kommer over til «vår» strand, der sola skal gi hele våre velfødde kropper velvære, står det enda et reinsdyr der. Den sprinter avgårde når vi krever stranda for oss selv. Etter middag kjører Odd innom Antares med sin Buster, og byr på kveldstur innimellom alle holmene på nordsiden av øya. Vakkert i den varme kveldssola! Han rekker akkurat tilbake for å ekspedere en fraktesbåt som i siste liten har meldt sin ankomst. Været er merkbart i endring og det legger seg en ildrød hatt over Rødøyløva. Som ut av en sekk kaster kulingen seg over oss i kveld også, og et blankstilt hav forandres til et rokk i havna. Småbåter må berges, og vi tar natta med forsterkede fortøyninger og kraftige smell av bølger i hekken.

### *Fredag 6. juli, til Bolga, 9 nm*

Jeg har pr. telefon forsøkt å prute pris på diesel hos Arnulf Hansen på Vågaholmen, uten hell. Turen går likevel over fjorden dit, for han er likevel av de billigste her nord – kr 10,17 for marinediesel. Det er «suppa» som dessverre Antares sine totakts-detroit trives best med. Mye god svovel! Sparegrisen tømmes for tolvogethalvt tusen kroner. Snittforbruket er nå nede på 3,5 liter pr nautisk mil, og indikerer friske og sunne motorer. Dog oppdager jeg to helt løse bolter på motoren. Lurer på om de er årsaken til et litt uvanlig oljesøl fra babord motor? Jeg får holde øye med det.

I dag er det tid for å «rapportere» til befalskolekulling Arild M fordi vi er i nærheten av øya Renga. Han har nemlig fortalt meg historien om kara som lå på øyas topp under krigen og rapporterte kysttrafikk til London. I kveld skal en trubadur spille på havnekroa i Bolga. Det frister med litt levende - og annerledes musikk- enn Matrosas småfalske nynning og skippers operalignende besvergelses når fingrene kommer i klem. På gjestebrygga er det 10 meter mellom hver båt, og ikke plass til Antares. Men som vanlig finnes det en klok og hyggelig sjel på en av båtene som hjelper oss. Kveldens trubadur starter ikke å spille før kl 23, og lokalet er glissent med bare «gamliser» som ennå ikke har tatt kvelden. En opplevelse som fort går i glemmeboka.



Sherpatrappa opp til Rødøyløva



På Storsanden med reinsdyr i bakgrunnen



### Lørdag 7. juli, til Bodø, 41 nm

En fin dag for å kjøre det siste strekket Bodø. Det er godt med plass på gjestebrygga, men vind og strøm drar Antares ut fra brygga. En tysk dame kommer ut av en seilbåt og forsøker å hjelpe oss. Hun forstår å sette springet som måtte til, men surring og låsingen av tauet gir etter. Tampen faller i vannet. Hun klarer imidlertid å fange den neste tampen jeg kastet og fikk festet det på et vis - når gubben hennes kommer tuslende. Sakte men sikkert klarer vi å hale båten inntil brygga, og jeg hopper ned for å feste flere tamper. Da kommer gubben bort til meg, ser meg inn i øynene, og forteller hvordan jeg egentlig burde ha gjort dette. I tillegg klarer han å lire av seg at jeg ikke burde se så stresset ut. Jeg klarer *ikke* å takke for «rådene», men kona hans fikk en varm takk! Dagen avsluttes på en brun pub.



### Søndag 8. juli i Bodø

Vi treffer pensjonisten Torleif Benjaminsen på torget, som selger skrapelodd for Skyttervesenet. En hel time sitter vi på en benk, og har en utrolig artig prat om så mangt! Han har i mange år drevet med chartertrafikk på Helgelandskysten og har flere tips om kuriøse steder å besøke. Jeg spør om han kjenner historien fra krigen om OP'n på Renga. Om han gjør! Han er fra naboøya. Han kjente navnene på alle de 5 kara som byttet på jobben med å ligge under hella på toppen og rapporterte om kysttrafikken. To var brødre, og når det begynte å brenne under føttene, oppsøkte faren presten. Han fortalte at båten til gutta var funnet kantret på fjorden og at de var omkommet. Presten var lojal, hadde sin mistanke, men klarte ikke å lyve. Så den dag i dag står det i kirkeboka at

guttene har «omkommet, under tvil».

Datter Benedicte kommer med fly fra Palmesus i Kristiansand, og mønstrer på Antares. Matrosamma er lykkelig! Kveldskos med grillet hvalbiff, og nydelig rødvin fra Italiaturen vår.

### Mandag 9. juli, til Helligvær og Værøy, 49 nm

God værmelding, så ytre del av Vestfjorden skal krysses i dag! Dette har stått på ønskelista i mange år, men vind og vær har alltid vært til hinder. Tidlig avreise, men værmeldingen treffer ikke helt. Regnbyger, betydelige vindkast og temmelig høy sjø, blir slitsomt. Antares svinges inn mellom øyene i Helligvær, og vi hviler på gjestebrygga i Sørvær. Vi rekker også en god spasertur på land før været letter og vi setter kursen rett over Vestfjorden. Ikke akkurat stille utpå nå heller, men vi «humper oss» over uten dramatik. Sola brenner av et skoddeslør, og det er magisk å skue mot Værøy, Mosken og Lofotodden. Gjestebygga på Værøy er ikke der den er merket i Havneguiden og på andre nettsted. Helt innerst i småbåthavna i Sørlandsvågen blir vi vinket inn ytterst på en spinkel brygge, og noen svært gjestefrie karer hjelper til med fortøyningen. En av dem viser seg å være eieren av den feilmerkede brygga. Han har mye problemer med dette, selv om kommunen for et par år siden la ut en ny gjestekai rett innenfor moloen. Skilting og informasjon er imidlertid ikke på plass ennå. I fjor la det til en stor tysk seilbåt på brygga hans. Tyskern dro alle båtene unna for å få en hel bryggelengde for seg selv. En høflige anmodning om å flytte de tilbake og deretter fjerne seg, ble bryskt avvist. Da ble han «nordnorsk forbannet» og ga fem minutters frist – tiden han trengte for å hente øks til å kappe fortøyningene. Tyskerens motsvar om at dette måtte være en hevn fra krigens dager, klarte han heldigvis å tie i hjel.



Været er perfekt for en fjelltur i dag. I 21 tiden vandrer vi tre kilometer langs veien innover mot fjellrekka mot «yttersida». Der starter «natoveien» opp til Vi ser det aller vakreste hav, øyer og landskap som tenkes kan! (bildene indikerer noe). Vi klatrer opp bratte stier og langs knivskarpe egger, og til Håheia - en militær node på fjelltoppen med det billedkjente utsiktspunktet. Opplevelsene er magiske hele den fem timer lange turen i midnattssol og med raske og skarpe lyskontraster.

PS: Jeg hadde fortsatt kraftig sjøgang i beina, og balanseringen var «uvant spennende» over høye stup.

# Kystkultur – Hva er nå egentlig det?

- av Torolf Stenersen, eier av M/K Ruth -

(Teksten er tidligere publisert i «Kystvakt»/Gokstad Kystlag)

Nå er jo nærmest alt med tilknytning til sjøen blitt kystkultur. Det å sitte på bryggekannten å pille reker med en kald bayer er jo for mange kystkultur, og når Arne (Gundersen) og jeg danser vals sammen i hildringstimen etter et glass, er det også noen som mener det har et snev av kystkultur over seg. Alle med tilknytning til et kystlag vet, eller har en klar formening om hva dette er. Derfor skal jeg ikke ramse opp en masse saker som de fleste vet noe om.



Jeg vil heller fortelle noen morsomme historier som jeg synes passer inn under temaet kystkultur. Og det er fra en tid da ordet egentlig ikke var blitt funnet opp ennå. I 1970 var jeg 14 år, og stod til konfirmasjon. Da fikk jeg en strøken liten åpen snekke i



konfirmasjons gave. Båten var kjøpt inn i Kjerringvik, var på 18 fot, og hadde en 4 til 6 hester Sleipner om bord. Relativt stor motor til den lille båten, og motorkassen så da også nærmest ut som en liten kahytt, der den raget godt over rekka. Samme sommer bar det av sted på Sørlandstur med det nye vidunderet.

Lasse, en kompis fra Seilerholmen som var et år eldre, og jeg satte av sted med sovepose, primus, et lurvete kart over skjærgården rundt Jomfruland, og plenty formaninger hjemmefra.

Etter en rufsete tur over Langesundsfjorden var det deilig å komme i le av Stråholmen husker jeg. Etter litt plunder med å komme forbi Stråholmen på innsiden, og ned til Jomfruland, (vi var på grunn fire ganger), fikk vi øye på Portør.

Men midt i innseilingen til Kragerø stoppet motoren. Ingen av oss kunne kalle oss maskinister, men vi hadde da tatt med to skrujern og enn skiftenøkkel. Da vi fikk ut tennpluggen så vi at den var full med vann. Vi forstod fort at det var et dårlig tegn, og begynte straks å demontere toppen.

Topp pakningen var gåen, og gode råd velkomne.



Løsningen ble at vi skar opp lommeboka til Lasse i passende strimler, og la rundt som en pakning. Det var gode lommebøker på den tiden, lenge før kortholderne kom, heldigvis.

Etter en time var vi i gang igjen, og enda litt senere kunne vi fortøye trygt ved noen holmer på innsiden av Portør. Resten av turen gikk greit som jeg kan huske i dag, og etter tre uker var vi hjemme igjen på Stubb.

Jeg husker godt at tante Bobbo, naboen på Stubb, syntes vi så ut som mulatter da vi kom hjem. (Er det forresten lov å si det i dag?). Ikke så rart kanskje, etter tre uker i en åpen liten båt.

På den tiden hadde jeg mange flotte år som aktiv seiler i Sandefjord Seilforening. Jeg husker vi ble slept utenbys til regattaer fra Horten i nord til Kragerø i syd. Først i Kragerøterne, og senere i BB 11.

Vi lagde oss svære nistepakker, og fikk lurt med oss en murer eller to før vi satte av sted. Men, allerede den gangen var tre fots syken moderne.

To år etter at jeg fikk min første snekke, kjøpte jeg en 21 fots hytte snekke. Den billigste i byen, og det sier seg nesten selv at ikke designet var det råeste. Men, FM motoren gikk som ei klokke, og vi hadde noen flotte turer nedover i Blindleia blant annet.

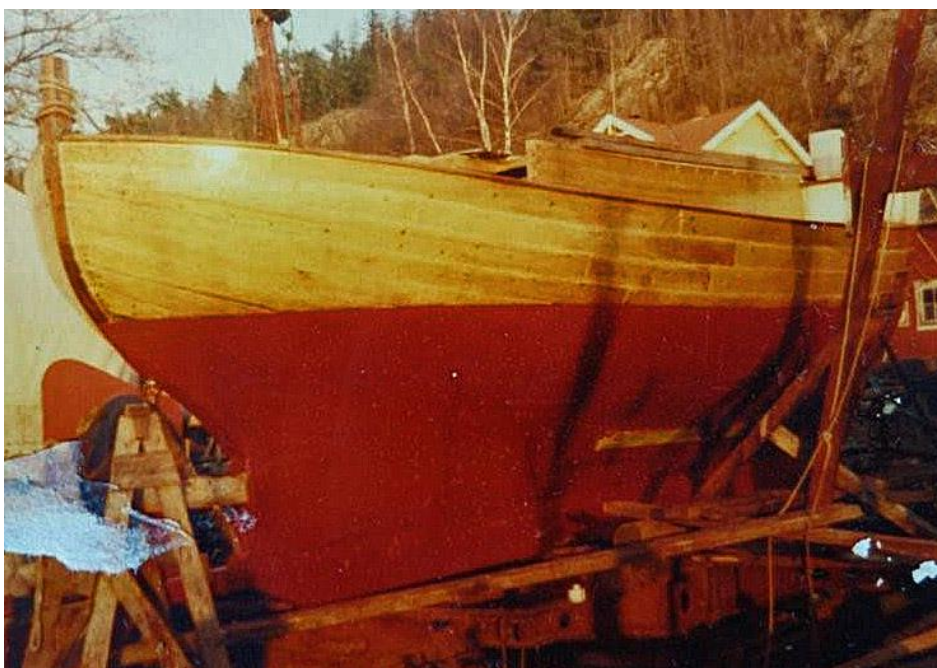
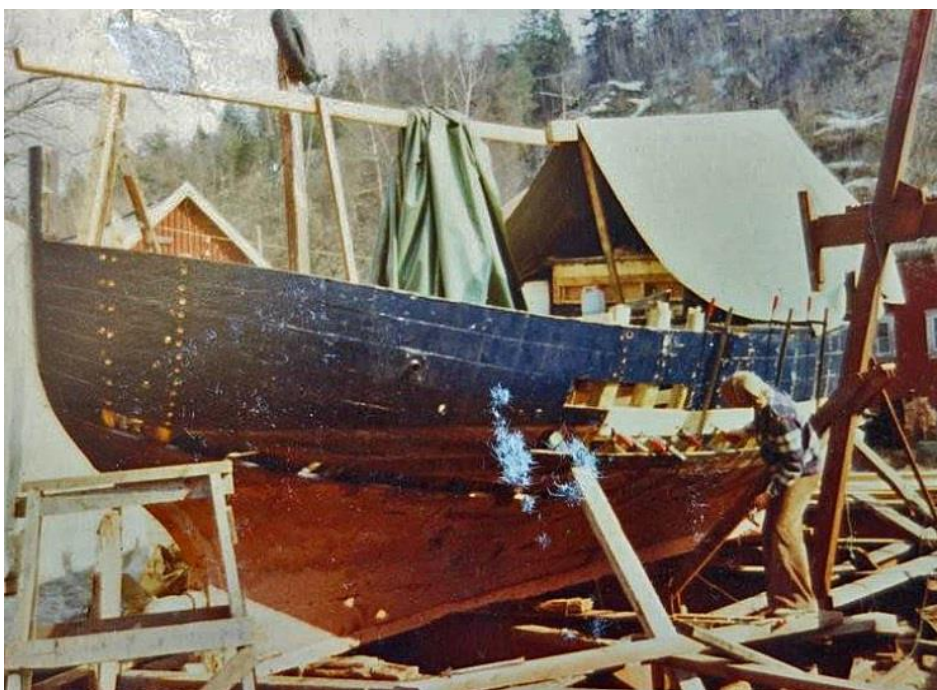
Lasse var helt overveldet over at vi skulle på tur med båt som hadde kahytt, så han tok med sin tolvstrenger og vise boka til Neil Young. Det var merkbart flere jenter om bord den sommeren husker jeg.

Jeg husker også godt at vi lå i pollen i Arendal på vei oppover, da det kom inn en kar med en ti fots nypolert With jolle med alt for stor påhengsmotor. Han syntes at båten var «så støgg at den var helt herlig».

Vi var litt usikre på hvordan vi skulle tolke det, men lot ham passere. Noen få år senere, i 1978, gikk to kompisar og jeg sammen og kjøpte en 39 fots seilskøyte som lå i Åsgårdstrand. Båten hadde lekre linjer, var blåmalt, og hadde røde seil. Jeg husker godt vi kom seilende inn Sandefjordsfjorden, og vi kunne ikke vært stoltere om vi hadde kommet med Christian Radich.

Men båten var pill rått, og det ble starten på en tre års periode med restaurering, før vi seilte av gårde til Karibien.

I den perioden drev vi i alle fall med kystkultur, men det kan vi kanskje ta i et senere nr?





# Båttrafikk og seilbrett

- Fra Skipperposten desember 1990-

## BÅT-TRAFIKK & SEILBRETT

Medlemsmøtet 27.mars omhandlet to emner, "Vår trafikk på fjorden sett med politiets øyne", og "Vår trafikk på fjorden sett fra et seilbrett".

Til det første temaet hadde vi invitert Reidar Kjellsrud fra Oslo Havnepoliti. Han gav oss en orientering om regler og bestemmelser som er aktuelle for oss. Mye kom til å dreie seg om trafikk med mange passasjerer ombord og hvilke krav og bestemmelser til utstyr og sertifikater som gjelder. Chartertrafikkvirksomheten har som kjent blomstret sterkt opp i de senere årene. Enkelte av våre medlemmer har tatt skrittet fullt ut og fått alle godkjenninger. Dette er både omstendelig og kostbart og neppe aktuelt for særlig mange. Men hva med dem som bare ønsker å ta noen få turer for å spe på driftsbudsjettet?

Det er mulig å søke om "Begrenset fartstillatelse", dette gir adgang til et begrenset antall turer i en begrenset periode. Kravet er nok vester og flåtekapasitet.

Kanskje lurt å tenke på, politiet foretar kontroller, og glem ikke ansvaret du sitter med dersom uhellet skulle være ute!

Til delen om seilbrett-trafikken hadde vi invitert Ole Jacob Schjerven fra Norsk Brettseilerklubb.

Hvem av oss har ikke en eller flere ganger stått med hjertet i halsen når et seilbrettvesen har forsvunnet ut av sikt foran baugen på vår skute. Hittil har det ikke skjedd alvorlige ulykker, men det skyldes tilfældighetene mere enn ferdigheten, både hos oss og hos brettseilerne. Kjenner vi seilingsbestemmelsene godt nok. Respekterer vi vikeplikten? Kan vi det i enhver situasjon? Og brettseilerne, har de overhodet noen peiling, er det ikke bare en skokk med galninger som tror at de eier verden og havet?

Schjerven gav oss en grei innføring i seilbrettssporten og måten den er organisert på i indre Oslofjord. Lysakerfjorden er deres bane, her holder de både treningsseilaser og regattaer. Regatta hver tirsdag kl.18.00 i sesongen. Vi må skille mellom "proffe" seilere og amatørerne. De proffe kan vi kjenne igjen ved at de fører nummer i seilet. Disse vil kunne beregne fart og avstand og selv om det ser skummelt ut så bør vi kunne stole på at de vet hva de foretar seg. De ber oss holde ste kurs og fart! (men glem for all del ikke vikeplikten!!!) Og møter vi en regatta så kan vi jo faktisk legge kursen utenom! Politiet var også inne på den tanken at vi kunne yte litt for å unngå nærkontakt. Samarbeid er også her den beste løsningen. Møtet var godt besøkt og som vanlig var diskusjonslysten på høyden.

BH



# Hest ?

Fra Skipperposten oktober 1985, av Bjarne Sætre -



## TRO ELLER OVERTRO?

I de gode(?) gamle dager var det mange regler som måtte overholdes og mange ting som måtte unngås for at båtreisen ikke skulle ende i katastrofe. Personlig tror jeg fullt og fast på at slikt fremdeles er aktuelt, men jeg kjenner ikke alle tabu-områdene. Er det noen som kan hjelpe meg med det? At kvinnfolk ombord betydde ulykke kan tydelig leses av vedstående lov. Selv har jeg ikke dårlige erfaringer med det, snarere tvert imot. Kanskje kong Neptun har modernisert seg på det punktet?

Men jeg vet at hest betyr skikkelig ulykke. Det kan jeg bevise ved følgende tre eksempler:

Eksempel 1: Da jeg i sin tid var telegrafist hadde vi en skipper som var "heste-gal". De fleste telegrammene jeg måtte sende gjalt hesteveddeløp og satsing på veddeløp. Hva skjedde: Vi gikk på grunn to ganger, vi mistet to ankere med kjetting, vi fikk mann overbord, vi kolliderte med et annet skip, vi kom ut i flere skikkelige stormer og en tyfon. - Alt dette bare i løpet av et knapt år!

Eksempel 2: Første året vi hadde "Fruen" gikk Jørgen med en T-skjorte der det var avbildet et hestehode; styringen sviktet flere ganger, vi fikk motorstopp flere ganger, en gang var vi nær ved å renne i senk en stor havseiler, en gang måtte H.M. kong Olav vike for oss for å hindre kollisjon. Da Jørgen kvittet seg med T-skjorten gikk allt så mye bedre!

Eksempel 3: I sommer lå vi sammen med "Hjello" og fortalte dette. En kar der ombord trodde ikke på noe slikt, og ville bevise det ved å si ordet hest stadig vekk! - Like etterpå mistet "Hjello" jolla, mesanmasten gikk overbord og mastetoppen forut brakk. Og vi gikk på grunn!

Derfor: Si aldri ordet "hest" når du er ombord. Hvis du absolutt må fortelle om en hest kan du heller si: "Et slikt dyr som har fire ben og som kan brukes til ridning og til å trekke vogner". Da går det bra!

Andre dyr kan omtales; ordbruk som: "Ditt forbanna esel" eller "du snorker som en dromedar" forårsaker ingen ulykke, men kan lage en viss misstemning ombord.

Advarsel: Siden ordet "hest" er brukt i dette skrivet, må du være forsiktig med å ta dette nummeret av Skipperposten ombord i båten din!

Bjarne.



# Årsmøtet i NMSK

Hold på skipperlua og ta postkassene ut av skjegget - det er atter duket for årsmøte og årsfest i Norsk motorskløyteklubb!

**Lørdag 16.mars kl 1600 i Skur 28 på Akershuskaia, Oslo**

Hele styret stiller til gjenvalg, men det er ønskelig at nye kandidater tar kontakt med styret/valgkomiteen dersom *du* ønsker å bidra. Vi har i år vært et styremedlem i manko, og fyller gjerne den plassen dersom du har tid og anledning og brenner for klubben vår. For øvrig går vi igjennom klubbens økonomi, drift og fremtidsplaner. Det er også lagt opp til en billedkavalkade av klubbens medlemsfartøy ila. kvelden. Årsmøtet starter kl 1800, og på menyen blir det skipskost; erter, kjøtt og flesk som tradisjonen tilsier. Det er booket inn trubadur som spiller til dans, og lokalet rommer maks 60 pers. Meld deg på i dag til [post@nmsk.no](mailto:post@nmsk.no)

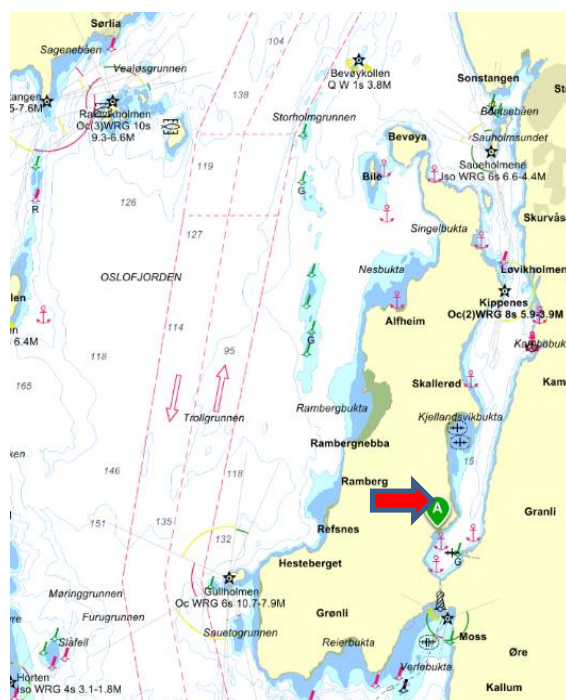
## NMSK vårsamlinger

Vi viser til artikkel om saken i Skipperpostens oktobernummer 2018.

Styret vil oppfordre klubbens medlemmer på Vestlandet og Nordvestlandet/Trøndelag om å gå sammen om vårsamlinger for NMSK medlemsfartøy. Det å samarbeide med ulike kystlag rundt kysten i gjennomføringen av slike arrangement kan være en fin måte å få tettere samarbeid på.

For området sør og øst vil det bli arrangert vårsamling sammen med Jeløya Kystlag ved Moss 10. – 12. mai. Leder i Jeløya Kystlag Stian Negaard Nilsen har også NMSK medlemsbåt *Sjøsprøyte 1*. Sammen med Kystlagets medlemmer og fartøy mønstrer vi sammen alle de medlemsfartøyene fra NMSK som har anledning til å delta og samles på Kystlagets flytebrygger i løpet av fredagen (østsiden av Jeløya, v. nordre innseiling i Mossekanalen – se kart). Her blir det plass til alle. Lørdag legges det opp til visesang og gitarspill av Eivind Westhagen.

Vi håper at flest mulig av NMSKs fartøyer som befinner seg på Sør- og Østlandet på denne tiden, ønsker å delta. *Velkommen til vårsamling, på vegne av styret i NMSK og Jeløya Kystlag!*



## NMSK samseiling til Trondheim

**Forbundet Kysten avholder sitt landsstevnte i Trondheim 18-21. juli 2019**

**Hva med å «henge seg på» en samseiling med medlemsbåter i Norsk motorskløyteklubb?**

Vi har et sterkt økende medlemstall langs Vestlands- og Trøndelagskysten. Dette arrangementet bør kunne være attraktivt å delta på for mange av våre medlemsbåtene der!

Se for deg det fantastiske skuet om det kommer en mengde «eldre og særpregede motorfartøyer som representerer kystens historie» med **NMSK vimpel i mast**a, på én rekke inn til stevnet i Trondheim!

Arnulf påtar seg å samordne seilasen, men påmelding av båter til stevnet gjøres individuelt.

Se for øvrig informasjon om dette som ligger på vår hjemmeside <https://nmsk.no/2018/10/23/687/>



# Skipskost

- Ole H Larsen -

Denne gangen blir det ikke noe direkte maritimt, men noe som man kan sysle med på kalde vinterdager mens man venter på vårsola og båtpuss.

Noen har jo bakemuligheter om bord, og de kan jo prøve seg.



Jeg har over 30 års erfaring med brødbaking, dette er lite tidkrevende og blir alltid populært og vellykket om man bare kan de grunnleggende triksene.

Til å begynne med brukte jeg oppskrift, og fikk sjelden til spiselige brød, helt til jeg besøkte en kusine i Bergen som var en reser på området og innviet meg i kunsten.

*Egen erfaring:*

- Bruk aldri oppskrift! Det aller viktigste er at deigen har riktig konsistens når man setter den

til heving. Deigen skal ha tilstrekkelig med vann, være smidig og litt klissete når man knar den.

- Bruk alltid fra 50 % hvetemel og oppover alt etter hvor grove brød man ønsker. Har man mindre hvetemel enn 50%, hever deigen enten langsomt eller ikke i det hele tatt.



- Salt: Har man i for lite, blir ikke brødet særlig godt. Har man for mye salt, hever ikke deigen, så trikset er akkurat passe.

Til 3 brød kan du ta fram:

Bakstebolle, Tupperware eller lignende duger også. Ha først i ca 1 kg hvetemel = ca ½ bollen. Ta i passe mengder med det som finnes i butikken av solsikkekerner, gresskarkjerner, sesamfrø, linfrø, kli, nøtter og mandler går også bra. (Linfrø og kli for å få fart på fordøyelsen). Fyll på med rugmel fin og grov, hvete sammalt, spelt, havregryn. Vær litt forsiktig med havremel, for det gjør at det hever dårlig.

SALT: Til denne mengden er litt over en spiseskje ideelt. +tørrgjær (enkelt og bra). Bland alt det tørre sammen. Lag «grop» og hell i rundt 9 dl lunkent vann + 1 dl olje (ikke diesel eller 10/40) - solsikke, oliven, raps osv. er å foretrekke. Noe av vannet kan erstattes med for eksempel skummet kulturmilk. Bland alt sammen med sleiv. Deretter ut på kjøkkenbenken, litt hvetemel under og oppå og knas med kjærlig hånd 1-2 minutter. Løftes tilbake i bakstebollen, som settes i kald ovn, gjerne

med lyset på. Det blir da ca 30 grader som er ideelt.

Heves 1 time. Deigen tas ut av bakstebollen og deles i tre. Kna hver tredjedel og ha i brødform. Ha litt sesamfrø, linfrø eller solsikkekerner i bunnen av formene. Ha i deigen. Sett til heving nederst i kald eller lunkent ovn, til deigen er ca. dobbel størrelse. (Ca 30-45 minutter).

Sett på ovnen med brødene i 190 grader i 1 time. Legg bakepapir over om de blir litt vel brune.

Lukter fantastisk, spises med smør, geitost, spekemat - og som Jocke i Pondus ville ha sagt:

**Til denne retten passer det best med en kald øl!**





# Nye medlemsbåter i NMSK

- Arnulf -

Skippeposten presenterer normalt 1-2 medlemsbåter i hver utgave - båter med spennende historikk og illustrerende bilder som eierne har sendt inn elektronisk til klubben. Etter justering av vedtektene på årsmøtet i mars 2018 har medlemstilgangen til NMSK vært fantastisk god. 53 nyinnmeldte båter ila året! 44 ble presentert med navn og bilde i oktober- og desembernumrene av Skipperposten i 2018. Her vises de siste 9 nykommerne i desember og januar. Alle båter er presentert på hjemmeside <http://nmsk.no/batregisteret/> - fra noen har vi mottatt mye informasjon, 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!

## DENIZ

(Hedvald Arnstein, 1718  
Greåker)



## ELLY

(Kai Tveitan, 3233 Sandefjord)



## FØYNA

(Karl Nordeide, 5393 Storebø)



## JØRGEN BRØNLUND

(Trond Harvik, 3180 Nykirke)



## NY-PERLON

(Sartor kystlag/Tore Ekerhovd,  
5353 Straume)



## SJØLEIK

(Karl Pudik, Stavanger/Egersund)



## VON

(Rune Husevåg, 6770 Nordfjordeid)



## ØRNFLØY

(Otto Pervik, 7224 Melhus)



## AARVAAK

(Roald Blænes,  
5396 Vestre Vinnesvåg)



# NMSK profilering

Styret erfarer at vår reetablerte [hjemmeside http://nmsk.no/](http://nmsk.no/) med bl.a arkivene «Båtregister» og «Skipperposten» er viktige aktivum i rekrutteringen av nye medlemmer.

Vi kan også med stolthet bære våre medlemseffekter som kan bidra til rekruttering.

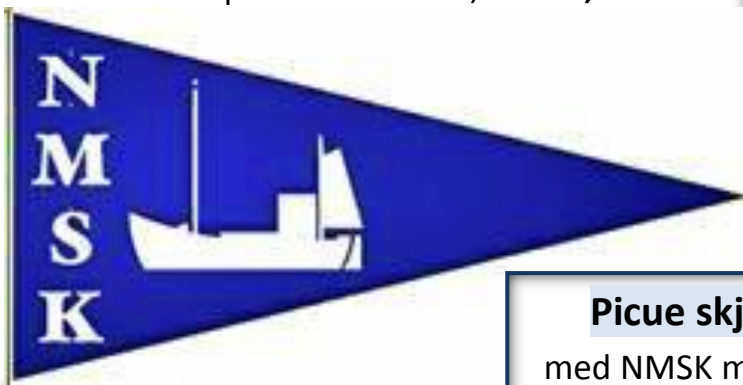
Effektene som vises under kan bestilles gjennom [post@nmsk.no](mailto:post@nmsk.no) eller til klubbens kasserer, eller kjøpes på samlinger.

Det er subsidierte priser på vimpler. På alle effekter som må sendes pr post, kommer porto i tillegg til oppgitte priser. Betalingsmetode avtales ifm. bestillingen.

## Vimpler

Liten vimpel: 35 x 70 cm, **kr 150,-**

Stor vimpel: 65 x 130 cm, **kr 500,-**



## Luemerke

20x20 mm

Passer til skipperlua

Pris: **kr 50,-**



## Fleecejakke

med brodert NMSK merke på brystet.

Størrelser M, L, XL og XXL

Pris: **kr 450,-**



Denne jakka er populær!  
Ny modell kommer i februar (glidelås på ytterlommer og åpne innerlommer, men er mindre i størrelsene enn forrige modell).

## Picue skjorte

med NMSK merke på brystet.

Størrelser M, L, og XL

Pris: **kr 200,-**



**NMSK båtplakett**  
(Tilsendes alle nye båtmedlemmer når kontingenten er betalt).



## MEDLEMSRABATTER

**NMSK** medlemmer får gode priser her:

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

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

**Har du initiativ til å inngå- og formidle andre relevante avtaler for felleskapet i NMSK? Meld fra til styret!**

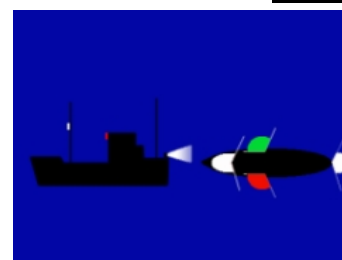
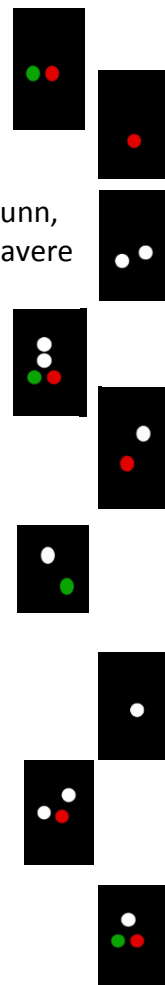


# Navigasjon

- Fra Redningsselskapet.no -

## Lanterneføring:

- Båt sett forfra. Her ser du bare sidelanternene.
- Båt sett fra babord side Her ser man bare babord lanterne.
- Motorbåt *over* 50 meter som ligger for anker. Hvis fartøyet ligger for anker eller står på grunn, brukes to hvite rundtlysende markeringslanterner. Den ene plasseres forut og den andre lavere og akter. Står båten på grunn skal den i tillegg føre to røde lanterner.
- Motorbåt *over* 50 meter sett forfra. Her ser du sidelanternene og topplanternene.
- Motorbåt *under* 50 meter sett fra babord side. Her ser du topplanternen og babord sidelanterne.
- Motorbåt *under* 50 meter sett fra styrbord side. Her ser du topplanternen og styrbord sidelanterne.
- Alle typer fartøy sett fra akter.  
Kan også bety: 2) Båt *under* 50 meter for anker eller 3) båt under 7 meter
- Motorbåt *over* 50 meter sett fra babord side. Her ser du fremre og bakre topplanterne, samt babord sidelanterne.
- Motorbåt *under* 50 meter sett forfra. Her ser du sidelanternene samt topplanternen.
- Motorbåt *under* 50 meter: Skal ha topplanterne i båten senterlinje, sidelanterner og akterlanterne.
- Motorbåt *over* 50 meter skal ha en topplanterne foran, og en topplanterne bak, som skal monteres noe høyere, begge i skipets senterlinje. Høydeforskjellen hjelper til med å vise størrelse og retning på båten. Fartøyet skal også ha rød og grønn lanterne, samt akterlanterne.



### Bruk lys som andre ser!

Det er nok med en lommelykt for å berge livet i en robåt eller kajakk, men det lønner seg å investere i en god hodelykt. Da har du armene fri til å ro eller padle.

Går båten din derimot fortere enn sju knop, eller er over syv meter lang, skal du i tillegg til topplanterne bruke røde og grønne lanterner.

### Lær deg sjømerkene

Sett deg inn i hvordan fyr, lykter og lanterner lyser og blinker i mørket. I sjøkartet står det koder for de ulike fyrlyktenes lyskarakter. For eks betyr LFI W 10s at fyrlykta gir fra seg hvite blink med varighet av 2 sekunder hvert tiende sekund.

### Vær synlig for andre

Da er det lett for andre å se hvilken retning du har, og dermed også lettere å unngå kollisjon. Du får også en god anelse om hvor stort det andre fartøyet er, ved å se på lanterneoppsettet, og dermed finne ut hvem som har vikeplikt.

### Manglende lanterner kan bli dyrt

Glemmer du derimot å tenne lanternene kan det fort koste deg 1 500 kroner.

Er en eller flere av lanternene dine ute av stand, eller ikke i bruk, risikerer du også 1 500 kroner i bot. Har du ikke lanterner i det hele tatt, eller har feilmontert dem, vanker det raskt en bot på 2 000 kroner. Eventuelle uhell ved feil bruk av lanterner dekkes heller ikke av forsikringsselskapene, ettersom lanterner er påbudt.

# Nest sist

## Du vet du e langt oppifra nord når:

- Du er sørpå og folk synes du er mer eksotisk enn en pakistaner
- Du kan forelle folk sørpå at gjennomsnittstemperaturen her oppe e minus 60 uten at nån reagere
- Du forsvarer det å bade i Nord-Norge med at «det gjør bærre ondt de til første minuttan
- Du ikke gidd å barbere leggan fordi du treng den ekstra varmen
- Du må legg om ruta tel 17. mai toget pga. rasfare
- Du legg vekk vinterklærn tel ongan å finn fræm sommerhua å sommervottan
- Peiskos fram til juli blir ansett som helt normalt
- Du får folkt t å tru at det e obligatorisk å vær ett år på tråler etter ungdomsskola.
- Sommeren passerte mens du va på dass!

*Mamma, hva skjer når en **båt** er blitt gammel og ikke kan brukes mer?*

*- Da kommer en smarting og selger den til pappa!*



Vår nye hjemmeside [nmsk.no](http://nmsk.no) er operativ!

**Følg med, følg med!**

Viktige nyheter på hjemmesiden vil også speiles på klubbens 3 Facebook sider (NMSK hovedside, Vestlandet og Nordvestlandet)

**Samen spør kameraten :**

*-Ka du gjor for kona di på bryllupsdagen i fjor!*

*-Kameraten : " Æ tok ho med til fjells "!*

*- "Så koselig da , ka ska du gjør i år da" ?*

*-Kameraten : " Æ ska hent ho..."*

## Promille

Det var fire representanter fra KrF som la fram forslag om å senke promillegrensen til sjøs fra 0,8 til 0,2. Men Stortinget sa 15. januar 2019 nei til forslaget.

Transport- og kommunikasjonskomiteens innstilling var at promillegrensen forblir på 0,8 prosent. Blant annet er en av begrunnelsene at det ikke finnes ressurser til økt kontrollnivå av promille til sjøs. I tillegg mener komiteen at det er grunn til å tro at det er promille over 0,8 som representerer en reell fare på sjøen.

## Noen norske ord og betydning

OVAL = lovsang til verdens største pattedyr

KASTRASJON = militær ordre om å kaste mat (kast rasjon)

KATASTROFE = liten sang til katten

MUSLIM = arabisk prevensjonsmiddel ( mus – lim)

RISIKABEL = interessant måte å frakte ris på (ris i kabel)

POLYPPER = person som lager bråk på polet (pol-ypper)

VRIOMPEIS = komfyr

MODIFISERING = uredd endetarm (modig fisering)

GLORIFISERING = nysgjerrig gynekolog (glor i fisering)

DOPAPIR = rusa småfisk (dopa pir)





# MEDLEMSAKTIVITETER

- 16. mars 2019 NMSK årsmøte og årsfest, Skur 28 Akershuskaia (Oslo maritime kulturvernssenter)
- 10 – 12. mai NMSK Vårsamling på Jeløya kystlag, ved Moss
- 31. mai – 2.juni Hurum trebåtfestival i Sætre/Hurum
- 14 – 16. juni Trebåthelg i Sandefjord
- 14 – 16. juni Hardanger trebåtfestival i Norheimsund
- 4 - 7. juli Skudefestivalen i Skudeneshavn
- 11-14. og 21-24. juli Tall Ships Races – Fredrikstad og Bergen
- 12-13. juli «Sommertreff» i Fosnavåg ifm. NMSK samseiling til Trondheim (se hjemmeside mm)
- 18 – 21. juli Forbundet Kystens landsstevne i Trondheim
- 1 – 3. august Risør Trebåtfestival (31/7 båtsamling på Moen)
- 15 – 18. august Ulsteinvik trebåtfestival
- September 2019 NMSK høstsamling

## STYRE OG STELL

NMSK styre 2018-2019:

Styreleder:	Thomas N Bjønness	tlf 90529911,	e-post <a href="mailto:thomas@trendegfrisk.no">thomas@trendegfrisk.no</a>
Styremedlem:	Arnulf Wibe	tlf 99598964	e-post <a href="mailto:arnulf.wibe@online.no">arnulf.wibe@online.no</a>
Styremedlem:	Ole Larsen	tlf 41490530	e-post <a href="mailto:dr.olemurer@gmail.com">dr.olemurer@gmail.com</a>
Styremedlem:	Eivind W Robertsen	tlf 91884946	e-post <a href="mailto:ew-rober@online.no">ew-rober@online.no</a>
Styremedlem:	Jorun Krüger	tlf 48047966	e-post <a href="mailto:joruncamilk@vfk.no">joruncamilk@vfk.no</a>
Styremedlem:	Herman Waage	tlf 92265225	e-post <a href="mailto:herman.waage@sdvbutikk.no">herman.waage@sdvbutikk.no</a>
Styremedlem:	Ottar Joakimsen	tlf 95899640	e-post <a href="mailto:ottjo07@gmail.com">ottjo07@gmail.com</a>



**NORSK MOTORSKØYTEKLUBB**

Drammensveien 208, 0277 Oslo

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