



SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

April 2022

Utgave nr. 115
Opplag 500



www.nmsk.no

SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



Forsidebildet: Formann Thomas fyrer Ferdinand på Skalldyrfestivalen i Mandal 2019 Foto: Arnulf

Redaktør Arnulf Wibe
arnulf.wibe@online.no

Innhold

- s 3 **Formannens hjørne**
- s 4-7 **NMSK regionalt**
- s 8-11 **NMSK aktiviteter i 2022 (Festivaler mm.)**
- s 12-13 **Vårlige utfordringer med dieselmotorer**
- s 14-15 **Litium batterier i fritidsbåt**
- s 16-17 **Norsk Forening for Fartøyvern**
- s 18-19 **Medlemsbåt: CAROLINE AF SANDNES**
- s 20-22 **Medlemsbåt: HAVLYD**
- s 23-25 **Båter som ikke sank**
- s 26-30 **Reisebrev: «Kurs mot Troms»**
- s 31 **Medlemstur til Skagen**
- s 32 **NMSK årsmøte og årsfest 2022**
- s 33 **Nye medlemsbåter i NMSK**
- s 34 **Profilering av NMSK**
- s 35 **Nest sist**
- s 36 **Styre og stell**

Formannens hjørne

Årsmøtet i Norsk Motorskøyteklubb gikk av stabelen lørdag 5.mars på Skur 28 i Oslo. Til stede var et lite knippe av medlemsmassen, årsberetningen og regnskap ble gjennomgått, og nytt styre ble valgt. To styremedlemmer gikk ut av styret og to nye kom inn. Styret i NMSK består nå av medlemmer fra Oslo, Bærum, Nøtterøy, Alversund, og Fosnavåg. Med slik en geografisk utspreidning av styremedlemmer håper vi å være godt rustet for å tilrettelegge for NMSK aktivitet langs store deler av kysten, i godt samarbeid med våre regionale aktivitetskoordinatorer. Er det en ting vi har lært i pandemien så er det å gjennomføre hel-digitale eller hybride møter, der noen deltar fysisk og noen deltar digitalt. Det fungerer heldigvis forholdsvis godt. Du finner hele styret presentert på baksiden av Skipperposten, med kontaktinfo til samtlige.

Nå står 2022 høysesongen for tur, og alle gleder seg til endelig å kunne være sosiale igjen. Det blir en fantastisk sommer med kystkulturelle aktiviteter for liten og stor langs hele kysten. Skjer det noe i din region, som vi i styret ikke har fått med oss, så håper vi at du tipser styret på post@nmsk.no umiddelbart. Kanskje kan du møte likesinnede og andre medlemmer under NMSK vimpelen i din region, -hva er vel bedre enn det?

Styret forsøkte i år en ny aktivitet, nemlig en vintertur med Fjordline til Skagen der høydepunktet for turen var besøk på «Maskinrummet Skagen». Du har kanskje sett bilder og video på Facebookgruppen til NMSK allerede, hvis ikke kan vi anbefale det. Museet var for oss motorinteresserte en gudommelig opplevelse for både syn-, lukt- og ikke minst hørselssansen. Størst inntrykk gjorde nok den tosylindrede B&W Alpha dieselen fra 1938, med sin meget hissige godlåt. De ansatte på museet forstod at de hadde med ekte motornerder å gjøre da vi ba dem om å starte motorene opp igjen, -for tredje gang...

Samtidig kan man ikke unngå å tenke på den nye krisen som har dukket opp i Europa, der Putins invasjon av Ukraina ødelegger både liv og verdier, og kun ettertiden vil vise hvilke langtidseffekter hans galskap medfører for resten av Europa. Mine tanker går til alle som er rammet av krigen mens jeg krysser fingre for at konflikten blir mest mulig kortvarig. Med sterk tro på at spenningsnivået i Europa vil normalisere seg i den nærmeste tiden, er jeg både vårr og gleder meg enormt til å hente mitt nye fartøy fra Jørpeland i mai. Fyringeniørens reisefartøy Utvær, bygget på Jensaneset i Sagvåg på Stord i 1931, blir familien Bjønness sin nye praktskute, og det er med spent ærbødighet jeg påtar meg ansvaret for å ivareta denne kystens travet med sin firesylindrede Wichmann de neste mange årene. Jeg håper å møte flest mulig av dere langs kysten i sommer, og selv er vi påmeldt både trebåtfestivalen i Asker, Forbundet Kystens Landsstevne på Bragdøya og Risør Trebåtfestival. Så får vi legge alle kluter til og synliggjøre NMSK for alle som møter våre fartøy både på treff og ellers langs kysten. Husk på at DU er en god ambassadør både for kystkulturen og for Motorskøyteklubben ved at du vedlikeholder og bruker ditt fartøy. Sammen ivaretar vi en viktig del av Norges flytende kulturarv.

Norsk Motorskøyteklubb har også søkt medlemskap i Kulturminneforeningen, og dette styrker muligheten for NMSKs medlemmer til å søke midler til restaurering og utbedringer av våre fartøyer. Styremedlem Kjartan reiser til Kulturminneforeningens årsmøte for å presentere NMSK.

Kos deg nå med dette rykende ferske nummeret av Skipperposten, og aldri nøl med å kontakte oss i styret eller våre regionale koordinatorer...



NMSK regionalt



Vestland og Rogaland

Tron Hviding har delt et innlegg.
25. januar · 🌐



Tron Hviding
12. januar · 🌐
Losskøyta «KVITSØY1» er under restaurering hos båtbygger på Finnøy. Original Wickman 40HK (Rubb) er renoverert hos pensjonistgjengen på Rubbestadneset der den ble født. Rubben er nå klar for levering 🥰
Vårt mål er å videreføre historien og delta aktivt i kulturlivet på Kvitsøy!

Karl Pudik har delt et innlegg.
12. mars kl. 20:40 · 🌐



Karl Pudik
12. mars kl. 20:40 · 🌐
I dag på Tau slipp...

Sølvskjær har delt et innlegg.
31. desember 2021 · 🌐

Happy New Year all existing and future guests 🥰!
Sølvskjær welcomes 2022 with hope for a new fantastic season filled with good memories! 🏠🍷 #trawler
#woodenboat #oldboats #oldboathouse #fjordcruise
#vestlandfjordcruise #norway #visitnorway #detroitdiesel
#boatinterior #woodwork #airbnb



Karl Pudik har delt et innlegg.
7. mars kl. 18:20 · 🌐



Karl Pudik
7. mars kl. 18:19 · 🌐
Sjøleik i god selskap...

NMSK regionalt

Møre, Romsdal, Trøndelag, Nordland

 Erling Blindheimsvik
12. mars kl. 12:15 · 🌐

Ny Terje på besøk på Ellingsøya




 Karsten Myhre, Anne Kopland og 77 andre

 Georg Johansen
15. januar · 🌐

Sjekka tampen 😊 litt ruskever i morgo 😊



 Robert Arent Voldnes
19. mars kl. 19:30 · 🌐

Dei fleste som driv på med gamle båtar har interessa si frå ein stad..

Skal vi ta ein tråd for å få fram kva for ein båt som vekte di interesse ..? og kor gamal du var?

Ein av dei som vekte mi interesse var mk Snøgg med 28 Brunvoll, hugsar den frå sånn 12 års alder.. den hadde tilhald på Fosnavåg hamn.. ikkje vår båt. Eigar var Paul Bendal..... Se mer



Se hvor de koser seg i sola, den snur snart nu! God Jul og et fortrefelig nytt år til alle ekte båt kalla.

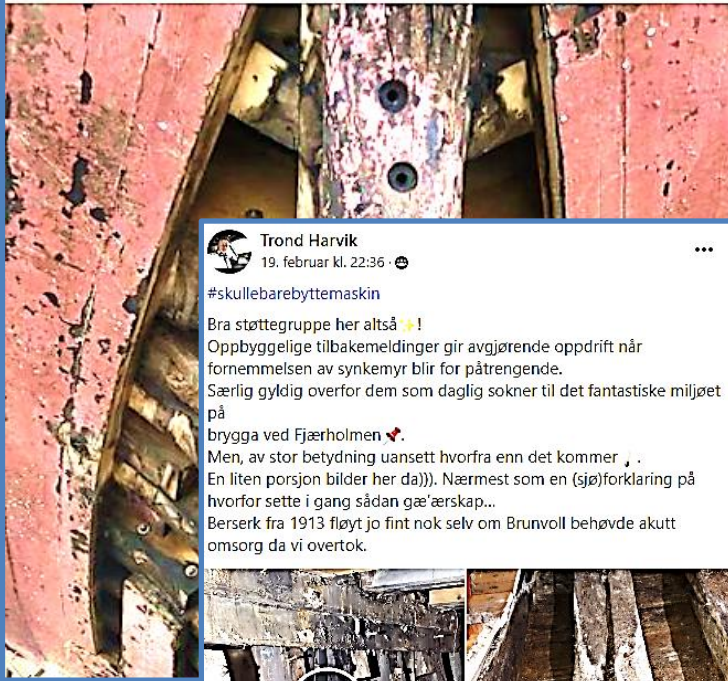


NMSK regionalt

Agder-Telemark-Vestfold

 Trond Harvik
19. februar · 🌐

Berserk var, som opprinnelig seilkutter, smekker og veldig slank i hekken under vann. Så mager, at det knapt var rom for spantevirke bakerst langs maskinen. Her blir det store endringer 🙌.



 Trond Harvik
19. februar kl. 22:36 · 🌐

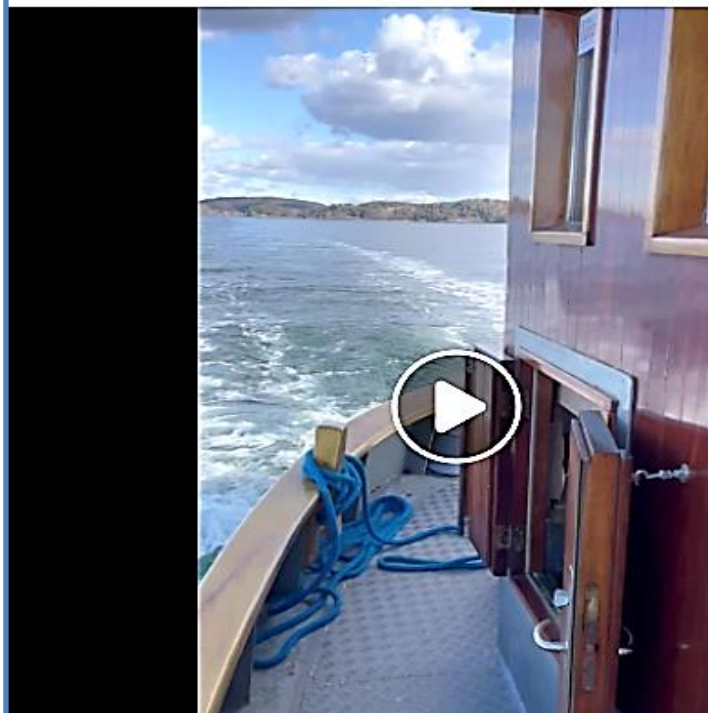
#skullebarebyttmaskin


Bra støttegruppe her altså 🙌!
Oppbyggelige tilbakemeldinger gir avgjørende oppdrift når fornemmelsen av synkemyr blir for påtrengende. Særlig gyldig overfor dem som daglig sokner til det fantastiske miljøet på brygga ved Fjærholmen 🇳🇴.
Men, av stor betydning uansett hvorfra enn det kommer . . . En liten porsjon bilder her da))) . Nærmest som en (sjø)forklaring på hvorfor sette i gang sådan gæ'ærskap...
Berserk fra 1913 fløyt jo fint nok selv om Brunvoll behøvde akutt omsorg da vi overtok.



 Jarle Erlingsen
👍 · 1. april kl. 13:45 · 🌐

Da har omsider dagen kommet 😊



 Torolf Stenersen
6. mars kl. 19:24 · 🌐

Veldig happy for ikke å være oligark. Da er det ingen som har konfiskert verken vinen eller yachten min på en søndag når det passer m solskinnscruise 🍷🍷🍷🍷.



 Torolf Stenersen
12. februar · 🌐

Kjære båtvenner. Dk🇩🇰 er mere enn sild og snaps. Et besøk hos Maritime Antiques i Tollbodgaten i København er absolutt verdt et besøk. Vi måtte forlate åstedet da kortet smeltet over terminalen. Fremdeles noe ledig veggplass Thomas? 😊.



NMSK regionalt

Viken



Dag-Egil Bull Sletholt har delt et innlegg.
22 t · 🌐



Dag-Egil Bull Sletholt 🤔 føler seg opprørt sammen med Siri Bangfil her: Sætre, Buskerud.

22 t · 🌐

Når abstinensen for å få lov til å olje dekk bare tar overhånd...



Raul F. Sales
13. februar · 🌐

Trenger forslag for båtplass til Morøy 2 i Oslo og hvor jeg kan forsikre det.

Takk for hjelpen.



(1/59)



Jørgen Krydsby har delt et innlegg.
25. januar · 🌐

Vanskelig å si noe imot dette?

Tjærefilt



Eller Gummifuge ?

Søfart og maritime Håndværk, Nationalmuseet



Andreas Hagevik
1. mars · 🌐

Kven er dette? Frå nrk i kveld. Fasongen kan tyda på at dette er eit fartøy med historie. Leangbukta, Asker



👍❤️ 18

11 kommentar

👍 Liker

💬 Kommenter

Nyeste



Skriv et svar ...

😊 📷 📧



Kari Øverberg

Riktig det som står ligger hos oss i Leangbukta om vinteren Torbjørn Johansen som eier Bærum Septik sin båt 🇳🇴 🇳🇴 🇳🇴

Liker Svar 4 u

👍 2



Thomas Nicolai Bjonness Administrator

Jeg lurer på om dette er septikbåten. Gikk mellom øyene i indre Oslofjord og tømte septikk fra hyttene. Hadde store tanker ombord. Disse er fjernet for mange år siden. Samme eier gjennom flere år. Sommerplass på bøye utenfor motorveien (E18) ved Sandvika (mot Blommenholm), vinterplass i Leangbukta

NMSK aktiviteter sommeren 2022

Til de følgende arrangementer vil flere NMSK-medlemsbåter samles:

NMSK vårsamling i Tønsberg

6. – 8. mai



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB
Drammensveien 208, 0277 Oslo

Dette arrangementet har Tor Anders Jahre jobbet MYE med. Avtalen med Tønsberg havn gir oss en unik utstillingsplass i hjertet av Tønsberg – og mange muligheter for opplevelser (besøk/foredrag/omvisninger er under planlegging). Avtalen vår med Tønsberg havn: Pris kr. 600 kr pr båt for hele helgen (unikt billig i denne vakre havnebyen!).

Fra havnesjefen: «Vi holder av på **Tollbodkaia** til dere og setter opp skilter med reservert til dere, forut for D/S Kysten. Dere blir nok nødt til å ligge utenpå hverandre. Vi må ha tilbakemelding på antall båter. Så får hver båt sitt bevis på betalt havneavgift av oss. For den helgen. Dersom noen båter kommer før eller blir igjen etter, gjelder de normale satsene for kaileie». MERK: **Påmelding** til post@nmsk.no innen **1. mai**.

Foto fra Tollbodkaia i Tønsberg: Her får NMSK eksklusiv kaiplass:



Asker trebåtfestival

3. – 5. Juni

(Flere NMSK-medlemsbåter er påmeldt allerede pr 1. april)



NMSK treff i Fosnavåg

11. juni – («Kystens dag»)

Årlig treff i samarbeid med Herøy kystlag (der NMSK-styremedlem Robert Voldnes også «regjerer»).

Foto: Fra Facebook (tilsv.arr. i 2021)



Hardanger trebåt- og handverksfestival

10. – 12. juni

Festivalen har fått nytt navn og justert fokus dette året.



Skudefestivalen

30. juni – 3. juli

i Skudeneshavn på Karmøy



Skudefestivalen

NMSK treff i Mandal

20. – 21. juli (Samseiling/konvoi til Bragdøya den 21/7 kl 0830! – se under)



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB
Drammensveien 208, 0277 Oslo



Forbundet Kystens landsstevne, på Bragdøya (Kristiansand)

21. 24. juli

En av de store høydepunktene denne sommeren blir Forbundet Kystens Landsstevne på Bragdøya utenfor Kristiansand 21.-24.juli. Etter to år med ufrivillig opphold som følge av Koronapandemien blir det fantastisk å endelig kunne møte alle de unike fartøyene fra kystlag, foreninger og privatpersoner, og samles rundt det flotte anlegget til et av Forbundets største og mest veldrevne kystlag. Mange av NMSKs medlemmer husker sikkert stevnet på Bragdøya i 2012, og vi har grunn til å forvente mye større deltagelse fra Motorskøyteklubbens medlemsmasse i år. Vi har gjennom denne perioden opplevd en eventyrlig medlemsvekst, og benytter anledningen til å minne om at da det skulle ha vært Landsstevne i Bergen i 2020 var det over 40 medlemsfartøy fra NMSK påmeldt. Styret håper vi kan gjenta dette i år, med rekordstor deltagelse og promotering av vårt stolte NMSK.

I år planlegger vi felles samseiling til Bragdøya fra Mandal. Mandal ligger ca 3 timer vest for Bragdøya, og styret håper at fartøy fra både Øst og Vest vil planlegge å møtes i Mandal tirsdag 19. eller onsdag 20.juli. Mandal Trebåt og Motorforening, med havnesjef Steffen Dyrstad i spissen, organiserer kaiplass til alle NMSK fartøy som ønsker å møtes her. Mandal er en flott, liten sørlandsby som byr på noe å gjøre for både liten og stor, og vi er ikke i tvil om at NMSK treff her vil være en utmerket start på resten av Landsstevnet. Fra Mandal er planen avreise torsdag 21.juli kl 0830, og legger opp en innaskjærs rute i 7 knop slik at vi alle ankommer Bragdøya på rekke og rad som en skokk andunger. Dette vil bli et fantastisk skue for alle som ser oss underveis, og vil bli en storslått ankomst til Bragdøya. Styret samkjører også med arrangementskomiteen på Bragdøya og tar sikte på at vi får tillatelse til å ligge samlet som forening under stevnet.

Meld dere på Landsstevnet her <https://bragdoya2022.no/>

Meld samtidig fra til formann i NMSK Thomas Nicolai Bjønness på post@nmsk.no med informasjon om fartøynavn, om du har VHF eller ikke, samt kontaktinformasjon til skipper. Vi sees!

Risør trebåtfestival

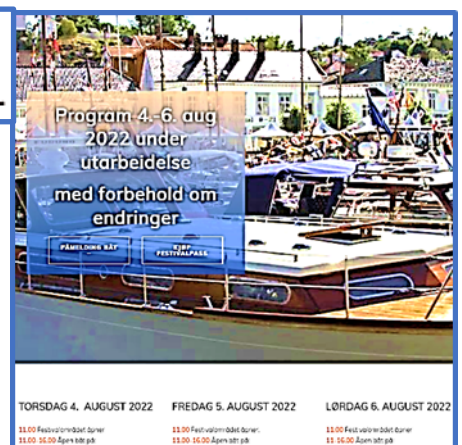
4. – 6. august



Risør Trebåtfestival er et av sensommerens vakreste eventyr, midt i blant hvite trehus ligger den skjermede lille byen og tar hvert år imot 125-150 vakre trebåter. Hele havna fylles opp med elegante motorbåter, flotte sjekter, seilbåter og skuter. Dampbåter, arven fra vikingtiden, redningsskøyter og restaurerte nyttefartøy. Styret i Norsk Motorskøyteklubb tar sikte på å legge beslag på hele steinmoloen under årets festival, og ønsker flest mulig at NMSKs fartøy velkommen til en samlet avslutning på sommerferien. For fartøy som skal østover etter Bragdøya passer det perfekt med en avslutning i Risør. Onsdag den 3.august starter festivalen med en mannskapsfest på Moen trebåtbyggerier, og vi anbefaler at flest mulig melder seg på her og tar båten inn. Torsdag morgen seiler vi i konvoi en times tid til Risør havnebasseng, og inntar Steinmoloen som da er reservert til oss.

Les mer om festivalen og meld på fartøy og mannskap her: <https://trebatfestivalen.no/>

Send samtidig en epost til formann i NMSK Thomas Nicolai Bjønness på post@nmsk.no med informasjon om fartøynavn, om du har VHF eller ikke, samt kontaktinformasjon til skipper.



Fjordsteam i Bergen

4. - 7. august

For de som har meldt seg på innen fristen 15/2, og har båter som er «akseptert» (kommet gjennom «nåløyet»). på denne store/attractive festivalen i Bergen sentrum (Vågen).

Med Bergens beliggenhet ved kysten, Bergen havn og sentrums beskaftenhet, samt de ressurser som Fjordsteam forventes å rå over, håper vi på å samle et så stort og allsidig utvalg av Norges verneverdige flåte som aldri tidligere har vært mulig, og lage et minneverdig arrangement. Kombinert med innslag av alle andre former for bevegelig kulturarv - fly, kjøretøy, damp tog og trikk - er Fjordsteam landets største arena for tekniske kulturminner. Selv om store deler av havnebassenget står i vår disposisjon er det fysiske begrensninger. De som ønsker å sikre seg plass på Norges største arrangement for bevegelige kulturminner bør melde seg på tidligst mulig og senest innen 15. februar. 2022.



INVITASJON TIL FJORDSTEAM BERGEN - 4.-7. AUGUST 2022

Fjordsteam Bergen AS er et ideelt selskap dannet i 2017 av interesseorganisasjonene Fjordbaustene, Bergen Brandkorps Historielag, Bergen Veterarvogn Klubb og Tide Veteranbusser. Fjordsteam betyr mobilisering av disse interessene til glede for et stort forventet publikum i alle aldre, arrangert på offentlig arena, der det ikke tas inngangspenger. Arbeidet utføres på dugnad, med offentlig og privat støtte.

Sammen feirer vi
Frivillighetens år 2022
Norges viktigste løggebald

Trebaatfestivalen i Ulsteinvik

17. – 21. august



Trebaatfestivalen i Ulsteinvik

Trebaatfestivalen i Ulsteinvik
i går kl. 17:11 · 🌐

Festivalen i august blir så bra! 🥳
Fiskeskøyta BRAND frå Romsdal Kystlag er no påmeldt! Meld på båten din her:
<https://www.trebaatfestivalen.no/pamelding-batplass>



NMSK-skøyta BRAND er påmeldt



NMSK medlem Rune Husevåg på sin selvbygde kutter VON – på stevnet i 2021

Havnedagene i Haugessund

18- 21. august



Fotograf: TorAndré Johannessen

Basert på smitte situasjonen og gjenåpningen av samfunnet så regner vi med at det blir Havnedager i august 2022.

Så sett av datoene 18 -21 august

Havnedagene i Haugesund Maritim Kystkultur



Tema

Hvert år har vi ett nytt tema på Havnedagene.

[Temaside »](#)

Havnedagene ble første gang arrangert i 1990 og har vært en årvisst mønstring av våre tradisjoner knyttet til vår maritime kystkultur. Havnedagene er motestedet for kystens slitere både på land og sjø. Her kan du treffe jakter, jekter, sildeseilere, kuttere, skøyter, passasjerbåter, agentbåter, fanteskøyter og fritidsbåter. Alle med det til felles at de har tjent kysten i generasjoner.

I bodene på indre kaien vil du finne deltakende utstillere med kystkulturforankring som utgjør ryggraden i Havnedagene. Her vil du også oppleve lukten og lyden av gamle motorer, tradisjonelle håndverk, og ulike utstillinger.

Akershusstevnet i Oslo Maritime Kulturhavn

2. - 4. september

(PS: feil dato på plakater)

Dette blir et stevne med tusener av besøkende, under vollene til Akershus festning!

(Kulturminnedagene – markeres midt i Oslo sentrum)

Påmelding til redaktøren

arnulf.wibe@online.no

- innen 15. august.

Vi har noe begrenset havnekapasitet/plasser, så her gjelder det å melde seg på snart. Vi følger prinsippet om «førstemann til mølla» - med påmeldingen.

Høstsamling på Koster

i september

(Dato/helg kommer seinere)

Vi forsøker i år å få med flere båter enn det var i Covidåret 2021.

AKERSHUSSTEVNET

AKERSHUS-STRANDA 2022 4. - 5. SEPTEMBER



Oslo Maritime kulturhavn (OMK) inviterer også i år til maritimt kulturstevne og veteranfartøytreff på Akershusstranda. Akershusstevnet er i år lagt til samme helg som Kulturminnedagene og vi samarbeider med flere andre kulturvernforeninger for å vise bredden av kulturvern i byen: Veteranfartøy, -motorer, -biler og -motersykler. Men også tradisjonshåndverk, lokalhistorie og mye mer. Vi tror årets stevne blir knallbra. Velkommen til Oslo Maritime Kulturhavn!

På programmet:

Maritimt loppemarked og salgsboder

Serveringstilbud på kaia

Aktiviteter for barn

Foredrag/filmvisninger

Felles rekeselskap i Skur 29 på lørdagskvelden

Påmelding gjøres på e-post til havnesjef: arnulf.wibe@online.no og skal inkludere:

- Fartøyet navn, type, lengde og bredde i meter og landstrømsbehov (begrenset tilgang).
- Navn på ansvarlig båtførers navn og telefonnummer.
- Antall mannskap om bord (deltakere på rekeselskapet lørdag)

Deltakende fartøyskal ha fått anvist plass for fortøyning, og må påregne å ligge utenpå andre båter. Tidlig påmelding kan være fordelaktig mht. plassering. Frist for påmelding er 1. august.



May-Britt Kjeldsen

17. september 2021

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



Nord-Koster 17. sept 2021

Vårlige utfordringer med dieselmotorer

Tekst og bilder: Terje Gunnerød

Våren nærmer seg med stormskritt. For mange er det etter en hektisk vinter med arbeid om bord klart for en liten prøvetur.

Testing av nytt utstyr og eventuelle ombygginger nærmer seg med stormskritt.

Spenningen er ofte stor når årets kanskje første oppstart står for tur. Maskiner skal turnes, pumper skal smøres, tanker dreneres, vitale kroppsvæsker skal peiles og fylles. Ett filterskift eller to utføres også.

Når skipperens(maskinistens) ritualer omsider er ferdige skal maskinen startes. Spenningen er stor når starteluften åpnes eller nøkkelen vris til start. Vil maskinen våkne fra sin ufrivillige dvale.

Oftest forløper oppstarten uten nevneverdig dramatik. Et feilslag eller to, så brummer dieseldyret fornøyd i kjelleren. Alle er glade og ser frem til late dager på sjøen.

Så kommer den oppstarten der ting ikke foreløper som planlagt. Dieseldyret lager uspesifiserte lyder, smeller, rister og ryker. Nabolaget frykter storbrann. Astmatikere flykter heseblesende mot friskere luft. Måker faller bevisstløse i havet.

Andre båteiere bivåner det hele mens de hoderystende forteller hverandre at dette ser ut til å bli dyrt.

Båteier står igjen i tåka med tårevåte øyne og bange anelser om kostbare prosjekter. I et håp om at ting kanskje blir bedre lar man maskinen gå litt til. Blir bra når den blir varm..

Det hender at ting går seg til når varmen setter seg i maskinen, men like ofte lar depresjonene seg ei fikse av seg selv.

Etter en slik oppstart samler det seg gjerne en del kloke hoder på kaia. Årsaker og løsninger diskuteres. Felles for løsningene er at de ofte er kostbare.

Heldigvis er det ofte enkle løsninger på overnevnte utfordringer.

Maskinen har ofte stått stille lenge. Sannsynligheten for havari på kostbare deler er derfor minimal.

Derfor er brennstoffsystemet hovedmistenk. Man verifiserer enkle ting slik som fødepumper og filter først. Blir dette funnet i orden, kvier mange seg for å gå løs på brennstoffpumper og dyser. Sannheten er at det er ikke så mye magisk som foregår i dieselpumpene, ei heller i brennstoffdysene.

Dysene i konvensjonelle diesel motorer er enkle. Verre er det med common rail dyser. (Common rail hopper vi elegant over da det ikke er mange som har dette i skøyte sine - ennå).

Dieselpumper er heller ikke spesielt kompliserte. Enkle reparasjoner kan utføres av de fleste med litt forståelse for mekaniske ting.

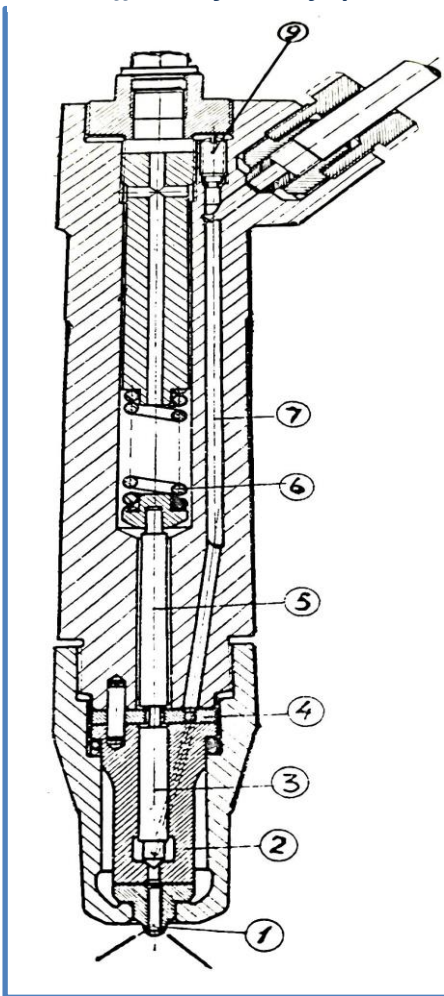
Felles for dem begge er de er satt sammen av komponenter med utrolig små toleranser. Delene er maskinert med kun 2-3 tusendelers klaring. Viktig at deler ikke blandes under arbeidet. Delene er maskinert til hverandre og må ikke byttes om. Renslighet er også meget viktig under arbeid med brennstoffutstyr.

Med så små klaringer er det ikke mye som skal til før ting setter seg. Vann og smuss i dieselen gjør større skade en mange er klar over.

Vann er oppskrift på depresjoner ved lengre opplag. Det er lite vann som skal til før det blir utfordringer. Vann i kontakt med brennstoffutstyr lager sorte skjolder som med de små klaringene er nok til at dyser, stempel og ventiler henger.

I dysen kan det være nål som henger åpen eller sitter fast i lukket stilling. Man tar aktuell ventil ut av maskinen og demonterer den. Legg delene i rekkefølge. Inspiser alle delene for åpenbare feil. Knekt fjær eller mekaniske feil. Oftest er det bare dysenålen(3) som sitter fast.

Brennstoffventil førstehjelp:



Med god tålmodighet og mye egnet rustløser (WD40) kan nål og nålhus berges. Ikke bruk makt. Lett varme og god tid er løsningen.

Eventuelle skjolder på nåla poleres bort med Autosol eller annet egnet middel. Ikke bruk slipepasta, smergel eller annet som riper. Det blir depresjoner.

Nål skal etter rengjøring gli uten hjelp ned i nålhuset(2). Skal gli ned uten lugging. Rengjør samtlige deler og sett sammen dysen. Juster åpningstrykket til korrekt trykk. Mindre dyser har ikke justeringsskrue, men shims over eller under fjæra. Disse kan skaffes i div tykkelser hos leverandør. Er ikke dyre.

Om en ikke har tilgang på utstyr for å trykke ventilen tar ikke et dieselveksted mange kroner for å kun justere åpningstrykket.

Monter brennstoffventilen tilbake i maskinen. Husk å bytte eventuell kobber pakning i bunn. Den kan være litt artig å få ut. Ikke fall for fristelsen å monter en til da dysen blir stående for høyt i toppdekselet. Det er ikke heldig.

Brennstoffpumpe førstehjelp:

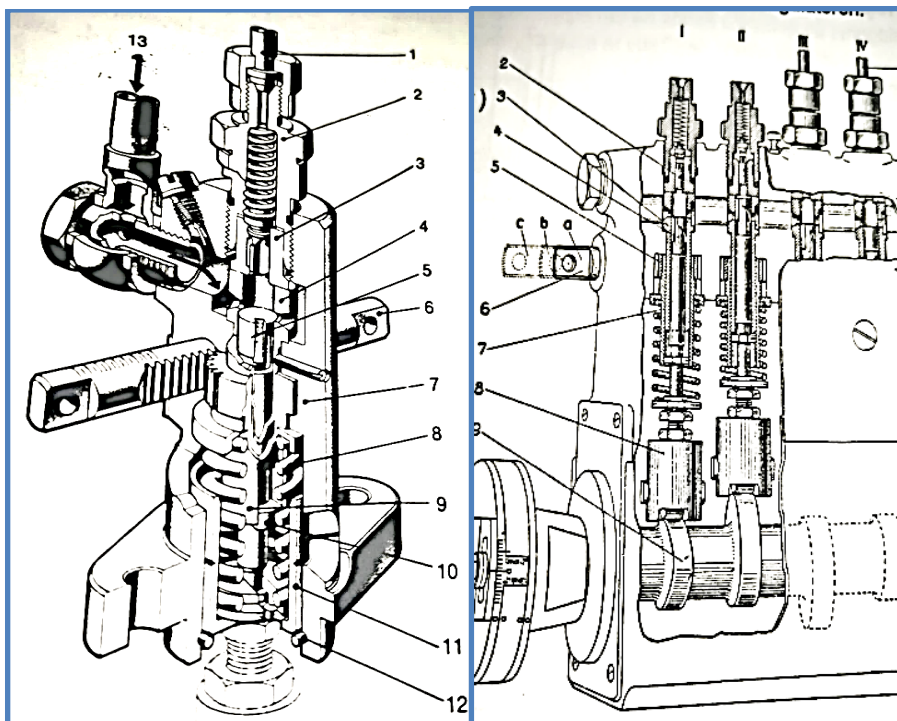
En feil som kan oppstå i brennstoffpumper under opplag er at synkeventil(stigeventil) setter seg. Merket 3 på singel pumpe og 2 på rekkepumpen. Disse kan enkelt demonteres og rengjøres. Høytrykksrøret demonteres og holder for synkeventilen løsnes. Pass på fjær når holderen løftes av. Synkeventilen inspiseres for skader. Den må være helt strøken da den må tette 100% for at brennstoffpumpen skal fungere optimalt. Om den lekker endres mengden brennstoff som blir levert og makstrykk og eksostemperatur faller. Ventilen kan poleres opp på samme måte som nålen til brennstoffventilen. Skal gå fritt i sylindren etter rengjøring.

Om man finner at et stempel henger kan det på rekkepumpe ofte nåes gjennom inspeksjonsluke på siden. Litt forsiktig massering kan gjøre susen slik at stempelet slipper. Pass på at pumpen står av kam.

Har man singelpumper kan man fjerne holder for synkeventilen og ventilen.

Når de er borte kan man nå toppen av stempelet med et egnet verktøy. Ikke bruk noe som kan skade stempelet. Ofte trengs det bare lett massering så slipper det. Pass på at pumpa står av kam.

Brennstoffpumpe førstehjelp:



Jeg håper disse enkle tipsene kan hjelpe en som er i knipe. Det er

ment som enkel førstehjelp. Det er en grunn til at det blir slik. Ofte er det drivstoffkvaliteten som er dårlig. Vann er en utfordring i mange båter. Vann er ikke bare det vannet som samler seg i bunnen av tanken. Det er det minste vann problemet. Det er bare å drenere ut. Man kan ved rette forholdene få utfordringer med bundet vann i dieselen. Det felles ikke ut og gjør skader slik jeg har beskrevet over. Spesielt ved lengre tids opplag. Dieseldyr og sopp trives veldig godt i slik diesel.

Håper alle sammen får en problemfri sommer uten driftstans.

Mvh. Terje Gunnerød (MS Tennskjær)

Litiumbatterier i fritidsbåt

- Arnulf -

Anskaffelse av litiumbatterier til båten kan for noen av oss gi en svært positiv opplevelse!

Det kan gi flere åpenbare «befrielser» fra alle årene med blybatterier om bord.

Redaktøren har anskaffet litium forbruksbatterier om bord, og er etter én sesong foreløpig «betinget begeistret».

*Vekt og volum peker åpenbart i en positiv retning. «Tekniske kapasiteter» er også veldig positive (bl.a. lading/utlading). Pris trekker betydelig i motsatt retning. Og sikkerhetsutfordringene har gitt meg et spark til å lese meg opp på veiledningen som omtales her. Batteriene **kan** nemlig være «skumle», av flere grunner. (Derfor benyttet jeg også en fagmann i omlegging av installasjonen ombord).*

De nye litiumbatteriene mine ble i vinter ble tappet til bunns (fukt/ledningsfeil). De var uten landstrøm i ganske lang tid, men ble **ikke** skadet. Det var motiverende, når jeg tenker på hva som ville skjedd med blybatterier!

Men Nå, etter å ha studert veiledningen som er grunnlaget for denne artikkelen, erkjenner jeg også at det er mye mere JEG også bør sette meg inn i. I det følgende har jeg klippet utdrag fra: <https://norboat.no/294/> (*Gratis nedlasting – utgitt nov 2021 av Inventas, Norboat, Sjøfartsdirektoratet, Faco og Evoy*).

Grunnleggende

Litiumbatterier er forskjellige fra blybatterier. Derfor er det viktig å ha fokus på farene ved installasjon og de ekstra anbefalte sikkerhetstiltakene når man planlegger å installere litiumbatterier i fritidsfartøy.

Før og under installasjonen av litiumbatterier bør en fagperson involveres for å kontrollere nødvendige endringer på det elektriske systemet, vurdere ekstra sikkerhetstiltak og vurdere den helhetlige effekten installasjonen har for sikkerheten på fartøyet.

Batterityper

Av det som populært kalles litiumbatterier er pr. 2021 kun batterier som litium-ion (oppladbare litiumholdige batterier) ansett som egnet til å erstatte batterier med bly/syre (AGM/GEL) som batterier til maritimt bruk.

Eksempler på litiumbatteri og kjemi som er **egnet for maritimt bruk**: LifePO4, LYP, LFP (cylindric type)

Når det er snakk om litium-ionbatterier, så kommer disse med relativt stor variasjon i kjemisk sammensetning som gir forskjellige egenskaper, energitetthet, risiko og kostnad. Litiumbatterier har generelt en rekke fordeler i forhold til tradisjonelle batterier:

- Høyere energitetthet.
- Lavere egenvekt.
- Lite spenningsfall.
- Liten intern motstand (kan levere og ta imot mye strøm på kort tid).
- Liten variasjon i spenningen mellom fullt og tomt batteri.
- En båt tilbyr gunstig temperatur for litiumbatterier (5–25 °C).
- Man kan utnytte hele batteriets kapasitet.
- Ingen fare for utvikling av knallgass ved overlading.
- Optimal lagring av et litiumbatteri er «halvfullt batteri».
- Klarer 5–10 ganger flere ladesykluser enn blybatterier.

Hensyn å ta ved bruk av litiumbatterier:

Høy slitasje på batteriet ved unødvendig høy spenning (f.eks. over 14 V i et 12 V-anlegg).

Ved overlading eller overoppheting av en enkelt celle kan det utløses en «**thermal runaway**».

Ved full utlading vil batteriet også ekspandere i størrelse og bli ustabil.

Kompakte litiumbatterier med innebygget elektronisk styring tåler normalt ikke belastninger fra større forbrukere som *startmotor og større vinsjer*.

For å bevare batteriets egenskaper skal man unngå å lade ut for mye og lade for fullt. Av hensyn til sikkerhet må man sikre batteriet og/eller en enkeltcelle mot overlading da den energien kan utløse en «thermal runaway» (ukontrollerbar varmeutvikling).

Kort sagt; et batteri kan godt lades med relativt høy spenning, men da må styresystemene senke spenningen når batteriet begynner å bli fullt. Hvis man ikke har slike styresystemer, bør man ikke lade med høyere spenning enn hva som er akseptabelt som fulladet for å beholde levetid, og ikke minst sikkerhet for batteriene.

Det er viktig at vedlikeholdslading over tid ikke har for høy spenning.

Normale ladere leverer gjerne 0,5 C eller mindre og som man ser på kurven bør da ikke spenningen være over 3,5 volt per celle (14 volt i 12 V-anlegg, 28 volt i 24 V-anlegg og 56 volt i 48 V-anlegg). Veiledning om bruk av litiumbatteri i fritidsbåt 14

Levetiden for litiumbatterier forlenges vesentlig om man ikke tømmer under 15 % og ikke overstiger 85 % av kapasiteten. Maks ladespenning vil kunne variere så det er viktig at man sjekker hva leverandøren har spesifisert.

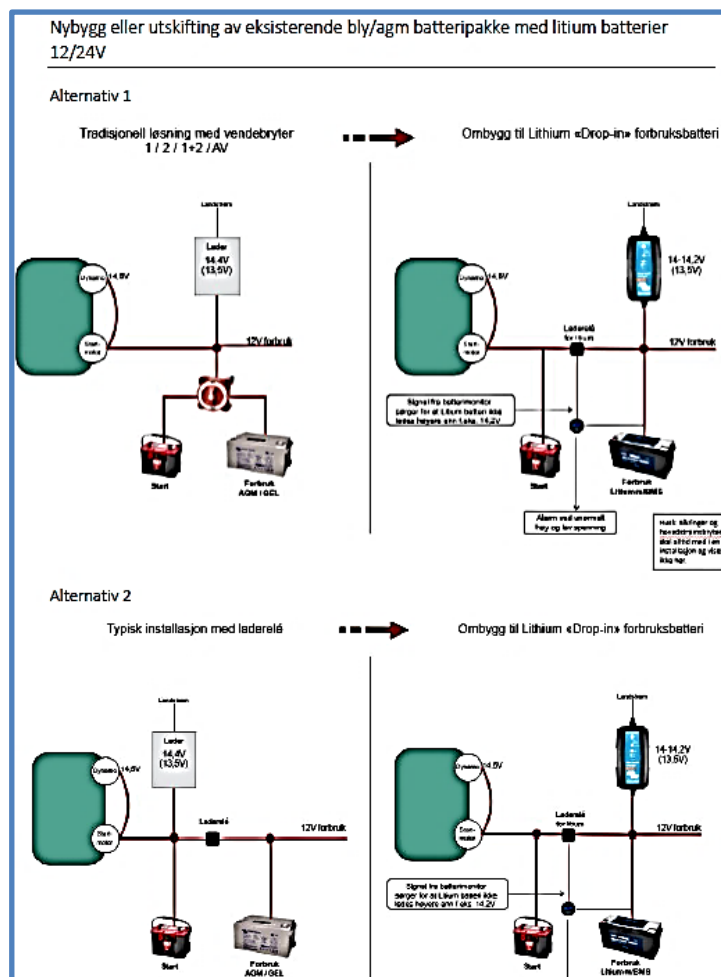
Litiumbatterier er forskjellige fra blybatterier på to viktige områder:

(1) elektrolytten i de fleste litiumbatterier er brannfarlig, og

(2) under visse forhold når ting går galt kan litiumbatterier komme i en tilstand hvor det oppstår en irreversibel varmeutvikling, også kalt «thermal runaway», hvilket resulterer i rask intern oppvarming som er en kontinuerlig «eksoterm» reaksjon.

Når noe først er i «thermal runaway», kan det være vanskelig å stanse det. Hastigheten på temperaturstigningen og den oppnådde topptemperaturen når noe er i «thermal runaway» varierer mye avhengig av kjemien som er brukt i batteriet (f.eks. LFP, NMC eller en annen type kjemi) og mange forskjellige konstruksjonsfunksjoner (f.eks. sylindriske celler kontra poseceller, forskjellige separatomaterialer, kjemisk doping osv.).

I noen batterityper som er i «thermal runaway» kan det oppstå høye nok temperaturer at batteriets elektrolytt antennes, mens det ikke kan skje i andre batterityper. I alle tilfeller vil det indre celledrykket øke, noe som kan føre til lufting av gasser og elektrolytt fra cellen(e) som er i «thermal runaway». På grunn av den eksoterme (kontinuerlige) naturen til den kjemiske reaksjonen som gir drivstoff til et batteri som er i «thermal runaway», er det vanskelig å slukke brann i et litiumbatteri. Vanligvis er den beste tilnærmingen å fjerne varmen så raskt som mulig, hvilket gjøres mest effektivt ved å oversvømme batteriet med vann, selv om dette kan få alvorlige følger for båtens elektriske systemer, flyteevne osv.



Veiledningen har noen enkle prinsippsskisser, med praktiske eksempler på installasjon og komponenter.

Et «nåløy» med muligheter?

Norsk Forening for Fartøyvern

<https://norsk-fartoyvern.no/om-foreningen/>

Norsk Forening for Fartøyvern er en landsomfattende interesseorganisasjon for verneverdige fartøyer. Foreningens oppgave er å fremme bevaring av fartøyene etter

antikvariske retningslinjer og ivareta de frivilliges interesser. Foreningen ble etablert i 1985.

Foreningen er i dag en paraplyorganisasjon for 199 selvstendige fartøy. Medlemsfartøyene utgjør en variert samling av dekkede eller større åpne fartøyer som fiskefartøyer, redningsskøyter, galeaser, jakter, slepebåter og passasjerskip. Formålet til eiere og forvaltere av våre medlemsfartøy er varig vern av fartøyene som kulturminner.

Fartøyene er lokalisert over hele landet og om lag 10000 personer er tilknyttet medlemsfartøyene på frivillig basis.

Vårt arbeid innen fartøyvern og frivillighet er hovedsakelig knyttet til interessepolitikk, informasjonsarbeid, medlemskontakt og nettverksbygging. Vi er også involvert i prosjektarbeid, oppdatering av regelverk samt kompetanseheving på feltet vårt. Foreningen arrangerer dessuten konferanser og seminarer som er en viktig møteplass for både fagpersoner og frivillige i fartøyvernet.

Historikk

Som på mange andre områder innen bevaringsarbeidet var det frivillige krefter som først satte fartøyvernet på dagsorden.

På 1960 og -70 tallet startet spredte restaureringsarbeider. Interessen rettet seg først og fremst mot motoriserte skøyter og jakter, med tanke på tilbakeføring til seil, og mot de dampdrevne passasjerfartøyene som forsvant helt fra aktiv kystfart i denne perioden.

Initiativet til å skaffe til veie og bevare disse fartøyene ble tatt av en rekke entusiastiske enkeltpersoner.

Isegran

På et seminar om «Fartøyvernet; status og fremtid» på Isegran ved Fredrikstad i 1984 ble deltagerne som representerte fartøyeierne enige om å ta initiativ til en pressgruppe som kunne representere de private fartøyverninteresser overfor politikere.

På konstitueringsmøtet året etter var alle 43 fartøy som hadde mottatt økonomisk støtte fra Norsk Kulturråd og Miljøverndepartementet invitert og Norsk Forening for Fartøyvern ble stiftet.

Formålet skulle være å «fremme bevaring av verneverdige fartøy etter antikvariske retningslinjer og at foreningen skal fremme samarbeid mellom fartøyeiere og en enhetlig opptreden overfor myndighetene».

Foreningen

Da foreningen ble etablert i 1985 fantes det ingen organisert fartøyverngruppe i Norge og statlige bevilgninger var små. Den organisatoriske utviklingen dreide seg derfor om å øke foreningens arbeidskapasitet ved å få opprettet et eget sekretariat, styrke kontakten til medlemmene og øke antallet medlemsfartøy tilsluttet foreningen.

Interessepolitisk har Norsk Forening for Fartøyvern siden oppstarten arbeidet for å bedre fartøyvernets rammebetingelser og for at offentlige myndigheter skal ta ansvar for fartøyvernet på lik linje med annet kulturminnevern. Arbeidet var derfor særlig rettet mot Klima- og miljøverndepartementet og Stortinget. Selv om detaljene er blitt justert og arbeidskraften har vært rettet mot varierende mål, har hovedutfordringene ikke endret seg vesentlig.



Foreningen organiserer i dag om lag to tredjedeler av alle vernede fartøy i Norge. Det er fartøyene, og ikke de frivillige, som har medlemskap i Norsk Forening for Fartøyvern. Dekkede skip eller store åpne båter kan bli medlem dersom de restaureres etter antikvariske retningslinjer og vurderes som verneverdige.

Formålsparagrafen ble på årsmøtet i 2006 foreslått endret av styret. Grunnlaget og perspektivet for å ta vare på fartøyene var endret siden oppstart av foreningen. De vernede og etterhvert fredete fartøyene klarer seg ikke uten de frivillige. Det praktiske arbeidet, det daglige ansvaret som de frivillige tar og de forhold som de frivillige arbeider under måtte få større fokus. Formålsparagrafen ble derfor endret slik at det også blir lagt vekt på menneskelige ressurser. Frivilligheten er viktig for fartøyvernet, og foreningen er derfor medlem av Frivillighet Norge.

Gjennom de år Norsk Forening for Fartøyvern har arbeidet er det oppnådd betydelige resultater. Foreningen har maktet å konstituere fartøyvernet som en egen vernedisiplin.

Som et resultat av arbeidet med Stortinget og stortingspolitikere har kystkultur og fartøyvern fått egne poster på statsbudsjettet. Midlene til fartøyvern er unike sammenlignet med midler i de andre nordiske landene. Foreningen får også som frivillig organisasjon årlig driftsstøtte av staten.

Tilskuddsmidlene fra statsbudsjettet forvaltes av Riksantikvaren som fordeler økonomisk støtte til restaurering og vedlikehold til fartøy ut fra søknad fra fartøyene til sine respektive fylkeskommuner. Midlene har dessverre stagnert de siste årene til tross for at det nasjonale målet om et ordinært vedlikeholds nivå for fartøy ikke er nådd (ref. Meld. St. 16 – 2019–2020 – Nye mål i kulturmiljøpolitikken).

Foreningen jobber kontinuerlig med å tilpasse regelverk slik at medlemsfartøyene våre kan fortsette å seile. Uten bruk forfaller vår flytende kulturarv, verneflåten vernes derfor best gjennom bruk. Det finnes flere fritaksordninger hvor regelverket gir unntak for vernete fartøy med nettopp dette i mente. Et eget regelverk for drift av vernete fartøy kom også på plass i 2014: [Forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer](#). Allikevel opplever mange fartøy utfordringer med regelverk og vi er derfor jevnlig i kontakt med Sjøfartsdirektoratet for å finne gode løsninger for fartøyvernet.

Med møtene i Familie- og kulturkomiteen på Stortinget har fartøyvernere fått anledning til å legge frem sitt syn på det maritime kulturvernets status i Norge. Foreningen har også jevnlig kontakt med Klima- og miljødepartementet. Norsk Forening for Fartøyvern er i dag en naturlig høringsinstans når det gjelder maritimt kulturminnevern.

Stortinget har ved ulike anledninger bekreftet at fartøyvernet er et viktig satsingsområde innenfor norsk kulturminnevern, at landets maritime historie fra seilskutetiden og frem til i dag er unik og at den frivillige innsatsen er betydelig og helt avgjørende viktig for vernet av fartøy.

Medlemsfartøyene har mange ulike former for aktiviteter og viser seg fram i lokalmiljøet. De skaper tilhørighet, bidrar til arbeidsplasser og er arven etter vår sjøfartsnasjon. De økonomiske rammebetingelsene er fortsatt mangelfulle og står ikke i forhold til den formidable posisjonen sjøfart, fiskeri og kystliv forøvrig har hatt, og fortsatt har i Norge. I tillegg opplever foreningen kutt i driftsstøtte flere år på rad. De frivillige ressursene har heller ikke vært prioritert eller godt ivaretatt til tross for at de er selve bærebjelken i vernearbeidet. Vi må derfor fortsatt jobbe for bedre rammebetingelser både for fartøyvernet og for frivilligheten.

Rekruttering og videreføring av kompetanse er også svært viktig for foreningen videre framover. Vi er opptatt av å bevare kunnskapen, den immaterielle kulturarven, slik som håndverkstradisjoner. Fremtidens fartøyvern må ha en helhetlig tenkning av materiell og immateriell kulturarv. Et fartøy som objekt har ingen verdi hvis man ikke kjenner til historien om menneskene rundt, båtbygging, håndverk- og byggeteknikker, kunnskap om seiling, om seilmaking, om dampkjele osv. Dette er kunnskap som er i fare for å gå tapt og som vi arbeider for å bevare.

CAROLINE AF SANDNES

Navn på båt:	CAROLINE AF SANDNES, ex TRINE, deretter ROGNA
Reg./båttype/klasse:	LJUG, Hardangerjakt, gaffelrigget, seilareal: 300 m ² fordelt på 9 seil
Bygget (år/sted):	1885 Børvehaugen Verft, Kristiansund
Byggematerialer:	Tre
Motor (type, hk, etc):	Volvo 121, Twin disc gear
Lengde, bredde mm.:	LOA 27 m64', br 5,45 m, dyptgående 2,2 m, B.R.T 46
Annet:	Køyer: 21, Lugarer: 3 pluss banjer, Bunkers: 1000 l vann og 1000 l diesel
Eier og havn:	Lars Henning Lura, Sandnes

En medlemsbåt i NMSK

Aiourført 17. jan 2022

HISTORIKK:

Hardangerjakten Caroline af Sandnes blei bygget som *Trine* i 1885 på Børnehaugen Verft i Kristiansund av skipsbygger John Børve. Han var på den tid en meget anerkjent jaktebygger, og eigte verftet sammen med Halvard Gausvik som var i fra gården Gausvik - midt mellom Rosendal og Jondal. (Dette er bakgrunnen for betegnelsen av Caroline som en Hardangerjakt). Båten hadde en typisk jakterigg bestående av: Storseil, Toppseil, Fokk, Klyver, Jager og Breifokk.

Trine seilte fra 1885 til 1950 med klippfisk og annen last langs norskekysten.

I 56 år seilte Trine som fraktesbåt, hovedsakelig på slofarten mellom Lofoten og Kristiansund, men også med trelast og generell stykkgoods. Besetningen var normalt 4-5 mann, og seilasen foregikk kun på dagtid.

I 1939 innhentet utviklingen Trine, og hun fikk installert sin første motor, en 12 hk Scandia Lysekil. Fremdeles så seilte hun med last, men det var nå mulig å få litt fremdrift i vindstilla også, uten å måtte ro med færingen og varpe seg frem, eller bli tatt på slep av andre båter, med de omkostninger det sannsynligvis medførte.

Etter en periode med å føre mye rogn, fikk hun det nye navnet sitt: *Rogna*.

I perioden 1950-52 så hadde hun et lengre opphold på slipp i Sandnessjøen, hun ble da bygget opp igjen med blant annet ny hud overvanns og nedrigget helt, og fremstod etter dette som en ren motorjakt. Fremdeles med stort lasterom, og stykkgoodsfart i midt og Nord-Norge som anvendelsesområde.

På 1970 tallet var Rogna ofte å se i området mellom Sandnes og Bergen, hun gikk da mye til OC Østrådt for å hente belegningsstein og Lecablokker. for så levere de i Bergen for å få «pant» på dei.

Rogna var i aktiv fart som lastebåt helt frem til 1989. Da ble hun lagt i opplag ved Gressholmen i Oslo.

I 1991 ble hun erklært verneverdig.

I Oslo forfalt hun, frem til Lars Henning Lura og Kjell Hegelstad overtok henne i 1998. De startet et omfattende restaureringsarbeid for å få fartøyet i stand.

Hun er blitt rigget som seiljakt med en pålemast. Jakten ble nå kalt opp etter en av de mest kjente jaktene i Sandnes, «Caroline af Sandnes».

I 2008 heiste Caroline af Sandnes igjen seil, slik Trine gjorde første gang i 1885.

Noe av det eierne er mest stolte av i renoveringsprosjektet som helhet, er at vennskapet mellom de to rederne siden 1998, har vart hele løpet ut (over 20år). De blei også enige i 2014 når Kjell trakk seg ut på eiersiden. Lars gjør oppmerksom på at siste historiebit om Caroline ennå ikke er skrevet!





HAVLYD

En medlemsbåt i NMSK

Navn på båt:	HAVLYD (het også Teisten i en periode)
Reg.nr/kallesignal	LA 7502, kutter. Opprinnelig N-101-BS (Buksnes), senere N-101-VV (Vestvågøy)
Bygget (år/sted):	1928 på Rognan i Saltdal. Ombygget 1974
Byggematerialer:	Tre
Motor (type, hk, etc):	Opprinnelig 20 hk Grei, som satt i til 1943 og ble da byttet ut med en 20 hk Wickmann. Fra 1962 motoren som sitter i ennå: <i>Brunvoll semidiesel 28 hk.</i>
Lengde mm.	LOA 41 fot
Bruksområde:	Fiske, deretter fritidsbåt
Eiere og hjemmehavn:	Morten Gullaksen, Vegsundet v. Ålesund
Båtenes historie:	Se artikkel fra Lofotposten, under.

Ajourført 20. juni 2019



LOFOTPOSTEN: Publisert:23. desember 2017

**«Når «Havlyd» gikk gjennom Nappstraumen va det som å hør ei svana på Kilpollen i Flakstad»
Hvordan knytter egentlig havet oss mennesker sammen langs vår langstrakte kyst?**



Morten og Arvid

Drømmer:

I stort sett alle år har jeg gått på besøk til Leikny og Terje Pettersen på Kringelen i Sortland. Terje kommer opprinnelig fra Ballstad i Lofoten. På besøk først som barn for å leke sammen med deres datter, i voksen alder for å dele frokoster og kaffe, og i samtaler delt minner fra livet. Det siste året min egen drøm om å eie en seilskøyte.

En seilskøyte bygd på Risør i 1974 ble valget vårt, «Hensigten». En drøm gjennom mange år, og da vi ble to om drømmen ble den virkelighet. I sommer skulle Anita, min kone og jeg, seile vår stolte seilskøyte fra Fredrikstad og hjem til Sortland. En av havnene vi besøkte var Måløy. Stoppestedet før du skal krysse Stadhavet, et velkjent og beryktet havstykke. For oss ble det en dag ekstra der på vei mot nord, fordi det hadde vært kuling ute i havet. At denne havnen skulle vise seg å bli mer sentral og mer eventyrlig enn vi forestilte oss, visste vi lite om da.

Tidlig på morgenkvisten onsdag den 2. august kl. 05.45 våknet jeg fra en svært levende drøm om lyd av semi-diesel. Så opp til virkeligheten og til lyden av en virkelig semi-diesel. Dunk, dunk, dunk, på sitt helt særegne vis.

Det var kutteren «Havlyd» på 41 fot med sin 28 hk Brunvoll semidiesel. Den kom med Morten Gullaksen, og hans far Arvid, seilende fra Ålesund. De to var på tur til Fønnes ved Sognefjorden, og måtte sove seg opp før videre seilas. Arvid sa til meg: «Det var jo en bra drøm!»

Arvid på 80 år fortalte meg at hans sønn Morten hadde drømt om akkurat denne kutteren lenge. Sønnen hadde tilslutt kjøpt båten. Han hadde lagt utallige timer inn i kutteren. Blant mye annet ny hekk og rekkestøtter for vel året siden, slik at «Havlyd» var blitt så vakker. Et smykke hadde han skapt. En svane for øye, øret og hjertet. Trebåtentusiaster er et særegent og spesielt folkeslag. De er stadig færre, seige, og med pågangsmot og kjærlighet for å ta vare på båter og historien, slik at den ikke går tapt. Noe som kan bety uendelig mye for dem som er en del av denne historien.

Morten og Arvid Gullaksen i Måløy

Morten Gullaksen er en av disse ukronede kystheltene, og «Havlyd» er han skipper på. Han er opprinnelig fra Fønnes i Austerheim. I dag bosatt på Vegsund utenfor Ålesund, der hvor «Havlyd» har sin hjemmehavn i dag.

Havlyd fra Lofoten:

Forleden nå i adventstida sitter jeg igjen på et kaffebesøk hos

Leikny og Terje Pettersen på Kringelen, og tilfeldigvis viser Terje et filmklipp med lyd og bilde av «Havlyd» når den seiler fra Måløy. Så oppstår dette øyeblikket av evighet. Terje sier: «Havlyd»?

Og fra noen dypt i ham stiger kanskje en erkjennelse, er det mulig? Kan det være en båt han kjenner? Det blir stille. Ja, det er den samme «Havlyd»! Han er sikker, og det umulige blir mulig.

Båten som hans far, Trygve Pettersen, fra Ballstad i Lofoten eide fra 1931 og frem til ca. 1970 har vist seg igjen. Lyden av en 28 hk Brunvoll har truffet noe dypt i Terje. En båt han ikke har sett eller hørt på vel 40 år er tilbake. Og der er vi plutselig sammen om å få dele en fortelling fra Terje sitt liv om «Havlyd»,

Terje forteller: Det var slik at båtbyggerne på Rognan i Saltdal stod og ventet på lokalbåten når den anløp. De som kom med kasjettluer var fiskere.

Båtene var ferdigbygd og båtbyggerne måtte passe dem opp de med kasjettluer, for det var kjøperne som kom for å handle båt.

I 1928 startet historien om når Sten Stensen fra gården «Skarsjøen» på Ballstad kjøpte «Havlyd». Han eide den i 3 år, og solgte den videre så til Trygve Pettersen på Ballstad. Båten var først registrert som N-101-BS (Buksnes) og senere N-101-VV (Vestvågøy).

«Havlyd» sin første motor var en 20 hk Grei. Denne satt i til 1943 og ble da byttet ut med en 20 hk Wickmann. Denne fikk byttet stempel og sylinder, men Trygve var etter dette ikke helt fornøyd med motoren, og satte høsten 1962 inn en helt ny 28 hk Brunvoll. Sønnen Terje var med faren til Båtsfjord i Finnmark på høstfiske fra august til oktober i 1962 og husker godt at motoren ble byttet ut den høsten. Den samme motoren som står i den dag i dag.

I denne fortellingen er alle de ulike motorene i «Havlyd» sentrale og huskes godt. Dette fordi at motoren er selve hjertet i båten. Enhver skipper vet at hjertet må slå for at båten skal seile trygt.

Terje er født i 1938 og sier han er mer eller mindre oppvokst med denne båten. Og han var mye med faren om bord. Han forteller videre at han har mange timer med vedlikehold på «Havlyd». Det ble smurt tjære på dekket. 2 strøk med rå linolje og lakk på skroget. Spesielt husket han at det var hans jobb å lakkere Wickmannen. Først vask med White Sprite og så maling på. Terjes eget armbåndsur, en gave fra hans far, fikk dessverre et ulykkelig endelikt i fjæresteinene og ble knust etter en rotur på land fra motormaling. Han har ennå klokken og har tatt vare på den i alle år.

Trygve Pettersen var født i 1908, og gikk bort i 1977. Rundt 1970 holdt han opp med fiske, og «Havlyd» lå i ro i ca. 2 år før den ble solgt videre til en far og sønn i Valberg. Den var ikke lenge i deres eie og ble solgt til en lærer i Øksnes Vestbygd i Vesterålen. Læreren ønsket å skape en turbåt, og båten fikk da navnet «Teisten». Ny kappe kom foran styrhuset og rommet ble ombygd. Båten ble så solgt videre til et fartøyvernlag på Fosnavåg, slik Terje kan huske det.

Terje forteller tilslutt at faren fisket hardt med båten. De egnen, sløyen og fisket selv. Og dette var ett hardt arbeid, for sterke karer.



Magiske sammentreff: *Terje Pettersen på Kringelen:*

Det er underlig, kanskje veves det en hensikt av usynlige tråder mellom mennesker som vi ikke ser eller forstår. Så i fra en drømmeseilas langs norskekysten med «Hensigten», et morgendråmmemøte med «Havlyd» i Måløy og til et adventskaffebesøk på Kringelen i Sortland. Her møttes noe som vekket dype minner fra Ballstad, fiske, lyder, lukter fra langt tilbake i Lofoten. Ja, havet veves og holder oss sammen langs kysten.

En svane seiler ennå trygt langs vår kyst takket være drømmen til Morten Gullaksen som ble oppfylt. Vi ble alle berørt, Terje til tårer. Og han fremholder at det var Wickmannen som låt som en svane. Hjertene våre gledes nå i førjula av takknemlige minner fra «Havlyd». Kanskje en dag seilende inn på Kringelbukta i Sortland?

Kan det være slik at havet og fjellene husker lyden av fiskebåtene i Lofoten?

Disse båtene med kutterhekk og semi-diesel. De var fiskernes pryd og stolthet.

«Når «Havlyd» gikk gjennom Nappstraumen va det som å hør ei svana på Kilpollen i Flakstad».

Båter som ikke sank

Tekst og bilder: Arne-Terje Sæther

Boka «Båter som ikke sank» er en reise langs fjæra i Nordland, Troms og Finnmark. Her er en rikt illustrert dokumentar om båter på land. De hører egentlig ikke hjemme der, men samtidig



forteller vrakene at de var overlevende – båter som ikke sank. De har berget seg gjennom et langt liv på havet, og endte sine dager uten havari. Til slutt fikk de stå og forvitne i sitt eget tempo. Vrakene er i forfall, men ligger som skulpturer i et landskap og vitner om en historie, både om seg selv og folket langs kysten. Det er nord-norsk fiskerihistorie fortalt gjennom disse vrakene, samt nærportrett av enkelte av båtene.

Drivkraften i arbeidet med boka om «Båter som ikke sank» var en mangeårig interesse for kystkultur og fiskeri. Ikke minst kombinert med en fotografisk fascinasjon for estetikken i forfall. Det er noe vakkert med forvitring, nye mønster dannes og mange glemte fortellinger ligger lagret. For meg oppleves dessuten historien mye sterkere enn hvis samme gjenstand er utstilt på et museum. Da er den tatt ut av omgivelsene og tiden.

En båt eller et hus kan på mange måter være vakrere i denne prosessen enn når de blir restaurert. Da er det fort gjort at de mister sjela og ikke minst magien i av at dette er noe jeg er den første som ser – i alle fall med mine øyne.

Men det er også en motstridende følelse. Jeg vil jo ikke at gjenstandene skal forsvinne helt. Forfallet stopper ikke der det er på det vakreste – det går ufortrødent videre. Men med et bilde kan jeg i alle fall fange prosessen et øyeblikk. Formidle historien slik jeg så den akkurat da. Flere av båtene i boka er da også forsvunnet helt. Når jeg har vært på samme lokalitet mange år senere, det eldste bildet i boka er tatt i 1986, har det ofte vært lite og ingenting igjen. Tidens tann har gjort sitt, noen har «rydda» eller kanskje har den rett og slett blåst på havet. Hva vet jeg? Det som er sikkert er at det blir stadig færre av disse kystens minnesmerker – og at forlatte plastskrog av i dag mer er å betrakte som søppel enn treskulpturer fra en svunnen tid.

Siden jeg er oppvokst på et lite fiskerbondebruk på Trøndelagskysten, har jeg et nært forhold til kystfiskeren. Boka er da også tilegnet min avdøde far, som var født i 1914 og gjennom et liv som fisker opplevde de aller fleste båttypene som er nevnt i boka.

Når jeg kom over et vrak som den åpne motorbåten «Kåre» i Ulsfjord, Troms, kunne jeg både se og høre han. Dette var hans liv – selv om han ikke hadde noen geografisk tilknytning til området. «Kåre» var en typisk båttype i denne landsdelen. Bygd i den tradisjonelle nordlandsbåtens ånd, men tilpasset den nye tida med motor. Jeg husker godt kjøreturen utover Ulsfjorden sammen med en fotografvenn. Det var sein kveld med måneskinn. Plutselig skimta jeg noe i sidesynet som fanga oppmerksomheta. Dermed var det bare å lesse på stativ og fotoutstyr - og grynne i djupsnøen ned mot fjæra.

Jeg hadde oppdaga en skatt, ei perle i kystkultursammenheng. Til min kamerats forundring, som var oppvokst i Sør-Sverige og hadde et fullstendig annet kulturelt utgangspunkt. Han så den storslagne naturen, fjellene og nordlyset. For meg var en askegrå, værbitte, halvvrått og forlatt båt turens absolutte høydepunkt.

Etter hvert ble det en jakt med snev av besettelse, og det hendte at jeg i forkant av en tur satt på Google Earth og finkjemmet fjæra for å se om det lå noe som kunne minne om en forlatt båt. Av og til ga det uttelling, men flere ganger ble det bare noen ekstra mil å kjøre. Kanskje viste det seg å bare være en ansamling av rekved, eller at vraket var fullstendig uinteressant.

Men boka handler ikke bare nostalgi. Disse fartøyene forteller også mye om norsk fiskerihistorie. Helt fra de minste åpne robåtene, til fjordfiskernes små sjarker og fram til, i sin tid, relativt store snurpere og ishavsfartøy. Stort sett hele spekteret fra trebåtenes mest aktive tid i norsk fiskeri. Å finne historien til de enkelte fartøy ble viktig, og etter at bildene var i hus, startet arbeidet med å spore de enkelte båtene. Det var ikke alltid så enkelt. På de som fremdeles hadde synlige fiskerinumner var det som regel en grei sak å finne dem igjen i registret for merkepliktige farkoster. Da hadde man som

regel navnet på eieren, men ofte hadde de sula opp for godt og forlatt denne verden. Var man heldig kunne man finne en slektning eller en nabo som kunne fortelle. Byggested, hvor hadde båten hatt tilhold før osv var også spennende. Fartøyer skifter eiere, samtidig som de skifter navn og blir ombygde. Tråden kunne være lett å miste. Heldigvis har vi facebooksider som «Gamle og nye norske fiskebåter», og der sitter det mange rundt i landet med mye presis kunnskap. Selv om den mest unnselige farkost.

De største båtene var som regel de enkleste å spore opp, slik som krysseren «Rolvøy» som lå i fjæra i Tufjord på Rolvsøy, Finnmark. Vraket hadde ingen kjennemerker igjen, men ei eldre dame på kafeen visste beskjed. Båten var eid av tre brødre. Etter sigende klarte de ikke å bli enige om hva de skulle gjøre med skuta, som enda var i relativt god stand. Kanskje en ville selge, en ville fortsette å drive fiske og den siste ikke visste sin arme råd? Resultatet ble i alle fall at den 58 fot lange «Rolvøy» i 1980 ble satt i fjæra. Der ligger restene fremdeles. Skroget delvis oppbrent, etter som naboene ble lei av dette vraket midt i glaniga. Motoren – en tosylindra Heimdal på 100 hk – ligger like ved. Et trasig endeligt for en 33 år gammel båt.

En annen båt med et kort aktivt liv og underlig skjebne var «Laksen» utenfor Tromsø. Her emigrerte eieren til Spania, og da han ikke fikk ønsket pris for den vel 20 år gamle krysseren valgte han å sette den på land. Kanskje i påvente av bedre tider. Men båten ble stående, og i dag ville «Gravlaksen» passet bedre som navn.



M/å «Kåre» er en typisk representant for en tidlig sjark – en motorisert nordlandsbåt med forhøyet rekke, et lite rorhus og lugar framme. Om bord står fremdeles en 4-5 Sabb semidiesel og et lite mekanisk garnspill.



Forlatt nordlandsbåt på Andøya. En gang hadde alle familier langs kysten minst en robåt. Det var havet som bandt bygdene sammen og man rodde på butikken, på besøk eller på fest.

en selv om de eldste båtene i boka er fotografert på 1980-tallet, tok prosjektet egentlig fart med «Bølgen», som står i Vestre Jakobselv i Varanger. Det står mange båter på land i Finnmark, som har et tørt, kaldt og konserverende klima. Her råtner de ikke, de forvitrer. Mange av vrakene er fra disse områdene, men «Bølgen» var spesiell. Oddvar Pettersen var andre eier av båten, som var bygd i Sør-Eitran i Trøndelag. Da han kjøpte den i 1976 kalte de den «Gulldokka» - fordi den var så fin da ho var ny. Han var da for ung til å føre den sjøl, slik at faren måtte være skipper. Tredje generasjon overtok etter hvert fiskeriene og kjøpt ny båt, en mer praktisk plastsjark. Men de hadde ikke hjerte til å kondemnere gammelbåten. Dermed ble ho heist på land, og står enda som et minne like ved havna der nybåten går ut og inn hver dag.

Oddvar påstår det var sønnen som ikke ville at gammelbåten skulle hugges, at han sjøl ikke var så fintfølede – men han har nå heller ikke tvunget gjennom kondemneringa. Med til historien hører også at «Bølgen» var på det første frimerket i Norge som var et fotografi. Her står faren Magnus i rorhusviduet og myser ut gjennom snøbygene på Varangerfjorden. Det er et velkjent fenomen, at vi får et personlig forhold til gjenstander. Mange kjenner seg igjen i forholdet til en bil, spesielt hvis den begynner å bli noen år gammel. Kanskje har den til og med fått et kjæleavn. Da er det innlysende at båten blir viktig i en fiskers liv. Den er det viktigste redskapet for å skaffe mat på bordet, og skal bringe skipper og mannskap trygt på land. Får du motorstopp på landeveien er det bare å åpne døra og spasere videre. Ute på havet er det krise – det er en adskillig tynnere line.

Derfor ble det bok om disse gamle sliterne som ikke sank, men endte sitt liv i fjæra. Historien om disse båtene – og mange flere – kan du lese i boka som bestilles hos terje@kasavi.no.

Prisen er 249,- med fri frakt. Den finnes også med engelsk tekst under tittelen «High and dry». Kan også kjøpes/bestilles hos din lokale bokhandel.



I Tufjorden på Rolvsøy, Finnmark ligger fremdeles motoren til m/kr «Rolvsøy» i fjæra. En 100 hk Heimdal ruster ikke bort uten videre.



M/kr «Bølgen» på land i Vestre Jakobselv. Registreringsnr. F-82-VS viser at den var hjemmehørende i Finnmark fylke og Vadsø kommune. Her har det blitt snakket både samisk, kvensk og norsk på kaia og om bord. Slik skaper båter forbindelser mellom steder, språk og kulturer – ofte uten at de forteller det videre.



Eieren av «Bølgen», Oddvar Pedersen ville gjerne at noen skulle ta vare på båten – vil dokker ha ho skal dåkker bare ta ho med.

Langs norskekysten sommeren 2021: Kurs mot Troms

- Skipper Arnulf med Matrosa Anne -

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

Reisebrevene fra våre opplevelser sommeren 2021 langs kysten, deler vi her stykkevis med Skipperpostens lesere.

(Mange flere foto fra turen er også å finne på NMSKs Facebookside).

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



Torsdag 20. mai 2021, på Tau

Klokken 0700 rumler det i den store slipptralla, som kan hale opp adskillig større båter enn vår. Roar og Oddvar hilser, og slipper tralla på skinner ned i vannet. Når den er under båten, «henger vi oss på» støttene som balanserer oss trygt opp på tørt land. Så starter den intense arbeidsøkta som varer i 15 timer, bare avbrutt av korte pauser. Høytrykkspyling av et stoooort skrog, som samtidig inspiseres. Ingen rust eller tæring på stålet kan konstateres. Tre stk rur og litt slim er alt som har festet seg siden båten var oppe i fjor, på Skjøndal slipp i Bergen. (Den gangen syklet jeg forbi og kikket på båten, men visste ikke at den skulle bli min 3 måneder seinere). Løse flak av gammel bunnsurning forsøkes fjernet (drittjobb!, på alle fire!), og bakenforliggende fukt tørker godt i sol og vind. Vinylgrunning trengs på bart metall/belegg på det sandblåste og epoxybelagte skroget. Samtidig jobber reservedelsmennesket Matros Anne oppe på dekk med maling der «rustpikkeren» (meg) tidligere har smurt 2-3 strøk Brunox. Kunstig kne fungerer best der oppe! Utpå kvelden kommer Frode Idsøe bortom. Han har drevet vedlikehold på M/K Idsal, men klarer seg tydeligvis ikke med det. Han vil også hjelpe meg! Den omtanken blir jeg rørt av, der jeg står krumbøyd og gjennom-slitet, og nettopp har vært gjennom en tankevekkende telefonsamtale med fastlegen. Frodes hjelp fører til at hele jobben blir ferdig i kveld!

Fredag 21. mai, til Mosterhamn på Bømlo, 52 nm

Farvel til Roar og mannskapet på slippet. Klokken 0750 flyter båten fritt fra slipptralla, og kursen settes nordover i finværet (men kun 4 grader på morgenen).

En eller annen gang før jeg passerer Stad må drivstofftankene fylles. (Man kjører ikke på «slakke tanker» der!). En ringerunde indikerer at billigste fylling kan foretas allerede i dag. Shell i Kopervik markedsføres som billig, og er det! (kr 9,99 pr liter). Vi etterfyller drøyt 800 liter, som er forbrukt fra Oslo, og konstaterer at båtens forbruk nå er kommet ned i 18 liter pr time/2,4 l pr nautisk mil. Snittfarta på «feriebåten vår» er redusert til ca 7,7 knop fra ca 8,4 knop som «redningsskøyta» gjorde... og dieselforbruket er redusert til nesten halvparten! I Kopervik er båten gjenkjent av Tone og Espens venner,



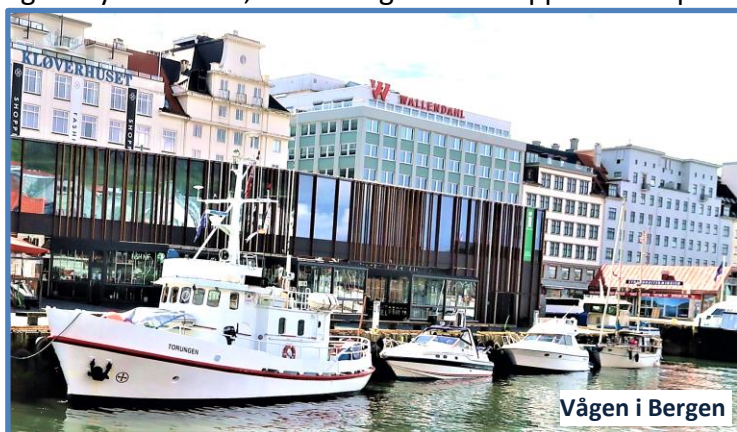
som praier «Arnulf!». Roald kommer ned på kaia og ut av hans telefon hoier Tones umiskjennelige karmøystemme. Han forteller at de nylig var sammen, og pratet om Torungen, og vårt kommende vennetreff i Lofoten om 3-4 uker. Smedasundet passerer for første gang uten å legge til, og Sletta er stille og grei. I Mosterhamn er vi invitert til Johanne (styremedlem i NMSK). Hun har lenge visst at hun skal ha norsk-eksamen i dag, men med sin store arbeids- og sosiale kapasitet har hun ikke skrupler med å invitere oss på middag. Vi fortøyer utenpå familiens kuttere, Havøy og Frimann. Johanne har 4 døtre, og med Åsa og Ayla kommer de ilende fra innseilingen der de sto og fotograferte oss, og tar tampene. Etter kort tid dukker dagens overraskelse opp! Det nye skøyteklubbmedlemmet, krysseren Brodd, bygget i 1938 og 34 fot lang, med eierne Roger og Johan, kommer tøffende inn på vågen. (Turplanen deres er beskrevet i Skipperpostens marsnummer 2021: «Drømmer»). Pappaen til Johan har nylig mønstret på som styrmann. «Gutta» vil nemlig jobbe med vedlikehold om bord mens de går sine dagsetapper i 5 knop. De er nevenyttige og tøffe disse kara fra Finnskogen, som har beveget seg ut fra ulvesonen til Blåmyra! Vi og Johanne er imponert over pågangsmotet, og jammen har de også gode kunnskaper som strekker seg langt utenfor Glommas utløp.

Sammen med medlemskøyta Frøydis, som også ligger nært her, er vi nå 5 båter fra Norsk Motorskøyteklubb samlet her i Mosterhamn! Jammen har Johanne også invitert John og Ingunn, skøyteklubbmedlemmer ute fra Hiskjo på Bømlo, på middag. Når de dukker opp i havna, har vi en virkelig skøyteklubsamling! Ingunn styrer med Corona i kommunen, og må dempe entusiasmen ved å minne om strenge regler. Maten Johanne serverer i heimen litt unna havna, smaker fantastisk.

*Lørdag 22/5 (pinseaften), til **Bergen**, 48 nm*

Tidlig avreise, for i kveld må skippern rekke en tannlegetime i Bergen! (bruket tann). Farvel med Brodd som fortsetter sørover, med målet om å finne en permanent havn for båten – i området Fredrikstad eller Kragerø. Er det noen som kan tipse dem om muligheter? Vi tøffer nordigjennom Austevoll i godvær, ombord skrives reisebrev som jeg håper å få postet før tannbehandling og påfølgende hyggelig samvær med gode venner i Bergen!

Søndag 23/5 Hyggelig samvær ombord med gode venner i går! Tannlegen var ung, yndig og «lett på hånd», og fornyet en liten, men viktig del av kroppen. Men på en pinseaften koster fagfolk mange kroner. Vel – det



var bare en tann denne gangen. Da jeg entret båten med en serviett i det ene kinnnet, fikk jeg sympati noen sekunder. Meningen var at det skulle se ut som at jeg led fryktelig, men ankerdram måtte jeg jo ha, så da avslørte jeg meg selv.

I dag tar Grethe oss med på fjelltur! Med full guiding kommer jeg opp til Fløyen til fots, mens damene tar banen, selvsagt. Vi går en herlig tur på 15 km over til Sandviken og får med oss alt av serverdigheter. Bergen har både lang og interessant historie, og fotalt av som er bergenser på sin hals

blir det veldig spennende. Matrosa staver seg tilbake til båten, akkurat i tide til å skifte og pakke før hun må reise. For nå skal hun hjem og ivareta sine trofaste pasienter denne uka – før hun skal mønstre på i Kristiansund, for resten av sommeren.

*Mandag 24/5, til **Måløy**, 103 nm, 13 timer*

Nå er skippern aleine om bord. Det har sine fordeler og ulemper. Ulempene med manglende matrosservice, kompenseres jeg med gleden av å kunne ta raske, udemokratiske beslutninger. Og i dag vil jeg kjøre laaaangt. Planen var å «kjøre på» og runde Stad onsdag. Men med dårlig værmelding frister det å «råkjøre». Askvoll passerer med et blick på værmeldingen, Florø passerer etter 10 timer til rors og målet i dag er å nå Måløy før det blir mørkt. Underveis blir jeg kalt opp på VHF av ferga til Værlandet. Skipper Roald Skår er skøyteklubbmedlem og gjenkjenner Torungen. I samtalen på kanal 6 utveksler vi flere interessante detaljer om båt og kyst. Artig og spennende! Utenfor Florø går jeg gjennom det trange og vakre sundet ved Apaløy, og ser hekken på en stor skøyte i en trang bukt. Kikkerten røskes opp i full fart, og den avslører at skøyta har NMSK vimpel! Eierne har sett Torungen og tar foto, men etter noen sekunder er den ute av synet. Det er for trangt å snu her, så jeg tar opp medlemslista og ringer til Runar/Guttormsen Sr., som jeg tipper at det kan være. Men – det blir med en veldig hyggelig samtale, uten napp på riktig båt. Jeg er åpenbart ikke erfaren nok til å gjenkjenne båter på hekkprofilen....

(...fordi jeg senere får en mms, med bilde av Torungen. Det er det nye medlemmet *M/S Tubåen* jeg har sett!) Klokken 18 skriker magen at det er middagstid. På Torungen er det mulig å kombinere skipper- og kokkerollen, så jeg koker meg enkel mat rett aktenfor styrhuset, i pantryet i salongen. Etter 13 timer underveis klapper Torungen til gjestekaia i Måløy, og jeg er gjennomsliten. Så sliten at jeg ikke forsto vinden og strømmens apestreker. Akkurat når jeg skritter over på kaia for å legge på tampen, ser jeg at jeg ikke ville klare å komme meg om bord igjen om noen sekunder. Båten har allerede drevet fra brygga. Etter to nye tilleggingsforsøk måtte jeg hisse opp motoren, og da går det bra. Etter fortøyning gjør Ole (Lukkøye) umiddelbart jobben sin.

Tirsdag 25/5, til Ålesund, 53 nm (7 timer)

Værmeldingen for Stadhavet i formiddag er ok, men det skal friske på til kuling utover ettermiddagen. Derfor blir det ikke så mange timer søvn før jeg kaster loss. Jeg har opplevd «han» verre, men dette strekket er noe for seg selv. Gammelsjø fra gårsdagens friske vind kombinert med havstrømmer som møtes over dette grunne området, gir i dag et snev av å oppleve «fandens dansegulv». Båten kastes hit og dit, men uten særlig vindkast er det ok – men heller ikke bedre. «Kjerringa» passeres, og Buholmen passeres etter 2 timer. Fosnavåg passeres også, etter nærmere 5 timer, for Robert Voldnes er på jobb/ikke hjemme. Godt også å passere Flø, for nå blåser det opp og her kan det bli guffent! Det er selvsagt sola som gir vindøkningen, og da er det deilig å kunne legge til på brygga i Ålesunds indre havn. 16 varmegrader er det meste vi har opplevd på turen så langt. Mobiltelefonen kan være et stressmoment når man kjører i høy sjø, men nå blir den aktivert. Matrosa Anne gratuleres med sin fødselsdag, og blir lovet en «varm velkomst» når hun kommer tilbake om bord. Trønderen Jørgen som vi traff i Kopervik og hadde en hyggelig prat med, har ringt, og ber om råd. Han har påtatt seg å kjøre en 25 fots plastbåt fra Haugesund til Frøya for noen kroner, men sliter. Stadige problemer med maskineri gjør han utrygg, og han har tydeligvis tro på at *jeg* kan noe om slikt. Mitt forsiktige råd er at han selv må vurdere risikoen med å gå rundt Stad og Hustadvika, men jeg ville ikke gjort det! Senere får jeg vite at han kontaktet et verksted i Askvoll, og fikk en stygg tilstandsrapport på båten. Dermed la han den igjen der, og reiste hjem. Eieren/oppdragsgiveren ble rasende, men jeg synes han gjorde et klokt valg.

I Ålesund er det mange som kommer til Torungen og vil prate. Havnevakta kommer strenende i rask marsj, så jeg stusser på om noe er galt, men han vil bare fortelle at mine reisebrev er spennende lesing. Takk! Erik på den gamle, verneverdige passasjerbåten (Ålesund-Langevåg) *Parat III* inviterer meg om bord i morgen. Alle puber i Ålesund er stengt, så jeg får isteden opplevesen av en eventyrlig solnedgang her i denne vakre byen.

Onsdag 26/5, til Ellingsøy, 3 nm

Om bord i *Parat III* mener Erik at jeg, som skal så langt, trenger å fylle opp båten med mat. Båtlaget *Parat* driver ukentlig med matutdeling til trengende i byen, og har nå litt for mye på lager. Grossister leverer overskudd og nå drypper det også på «fattige meg». Vel, jeg må si stopp når jeg innser at min fryserkapasitet vil bli overfylt – men givergleden er herlig å oppleve. Og entusiasmen til gjengen om bord i den gamle båten smitter meg også under omvisningen ombord.

Nå står det viktige besøket rett over fjorden, til Erling på Ellingsøy for tur. På hans «skøytebrygge», der alle NMSK båter er velkomne innom, som er hjemnehavn for 4 skøyter, blir jeg tatt i mot av Georg. Han ser ut som «den avskyelige snømann», men under alt støvet fra pussemaskinen hans blir han gjenkjent fra vårt samvær i NMSKs samseiling til Kystens landsstevne 2019 i Trondheim. Ny-Terje skal bli ny...pusset og malt! Han stikker hjemom for å vaske av støv, og samtidig tar han med 4 store stykker hjemmelaget *klippfisk* som gave til oss! Sola varmer skikkelig i dag, så når Erling dukker opp, og etter hvert Jacob Høyberg (*M/S Teigasund*) blir praten akkurat så maritim og sosial som jeg drømmer om når jeg sliter foran PCn med Skipperpost, fartøysregister, medlemsregister og økonomi. Fantastisk motiverende! Kvelden går over til å bli rød i det blankstille, varme været.



Gjennom "Vaulen", utenfor Fosnavåg



Jacob, Erling og Georg på «Skøytebrygga»

Torsdag 27/5, til **Kristiansund**, 61 nm

Avreise 0630 i soloppgang og fortsatt blankstilt vær. Farvel til gjestfriheten selv, han Erling. Han har stått opp tidlig, og løser tampene fra brygga. Når baugen stikkes ut i leia nordover forandres tilværelsen fullstendig. Her er det overskyet og en iskald nordavind pisker opp sjøen. Tungsjøen slår inn i leia noen steder, så da «mygger jeg» innafor noen øyer og skjær selv om det blir en litt lenger reise. Fra Bud kjenner jeg den indre leia ganske godt, så kursen settes dit. Den er mer komfortabel enn å gå i det komet jeg ser utover i havet, men.... Flere steder må jeg eksponere båten for tungsjøen. Et par steder får baugen en vipp, så jeg hører at inni noen av skapene om bord er det opprør. Jeg gruer meg til passering av nordvestspissen av Averøya – et kort strekk som i dagens tungsjø vil skape et enda større opprør. Det orker ikke jeg - selv om jeg er trygg på at båten klarer seg fint. Halvveis på «vika» stikker jeg baugen inn under Atlanterhavsveien og tar den ekstra timen rundt på innsiden av Averøya, for å kunne slappe av.

I Kristiansund har jeg avklart å kunne ligge noen dager i den historiske spennende havna på *Mellomverftet*. Flere dukker opp fra de gamle og historiske båtene som ligger her museumshavna, og tilviser meg en plass intil en fastkai – rett foran de tre slippene der «tre-skinne» er innsmurt på gammelt vis, med fåretalg! Her skal det bli godt å være noen dager – intil Matrosa mønstrer på igjen.

Fredag og lørdag er åpenbart årets varmeste her i byen.

Nordausten står friskt ute i havet, og sola skinner, men det er normalt på denne årstiden (hvis ikke havskodda plutselig overfaller byen). Klippfisknæringen er tuftet på dette været – sol, men kjølig nordaust vind – som gir optimal tørk. I le for styrhuset eksponerer jeg kroppen min. Herlig å kjenne at det svir av sommer! I byen er også pubene akkurat åpnet, så fredagskvelden tilbringes på No.9 med godt øl, enkle samtaler og «tinitus-light» - skapt av en dyktig pubsanger.

Søndag kommer havskodda. Glimtene av sola gir ingen temperaturøkning, men håp om fortsatt sommer! Dette er dagen da flere som har «smugtittet» på Torungen noen dager, tar kontakt. F.eks. har Reidar tatt med seg avisutklipp fra den gangen han tjenestegjorde på Torungen. Da var det store oppslag om en «redningsdåd», men selv synes han den var oppblåst. Arnt Olav og Helge melder seg inn i Norsk Motorskøyteklubb! To minutter etter at innmeldingen er tastet, mottar han klubbens vimpel som umiddelbart heises i masta. Krysseren Thisund skal ikke være dårligere enn nabobåten. Terje, som nå har loskrysseren Feie, har nemlig promotert klubben, og vist hvor vakker båten framstår med en stor NMSK-vimpel. Matrosa er endelig tilbake om bord, etter en uke hjemme med både jobb og sosialt samvær med familie.

Mandag 31. mai, til Brevika på Fjellværsøya (Ø Hitra), 57 nm

Nå skal Torungen få kjørt seg, for vi skal til Brønnøysund ila. uka. Turen starter med å fylle diesel. Det gjør jeg alltid på Bunkeroil i Kristiansund, som normalt har *den billigste dieselen jeg har funnet på mine turer langs hele kysten*. Eieren av anlegget, Hans Erik, dukker opp når vi fyller på hans nye automat. Prisen er oppgitt til kr 9,89 pr liter, men med Bunkeroil kort får jeg minst 40 øre rabatt når regninga en gang kommer på epost.

Turen total, så langt: 91 timer og 690 nm – Gjennomsnitt ca: 7,6 knop, 18 liter pr time og 2,5 liter pr nm.

Vi har en veldig hyggelig prat med Hans Erik, for han er lidenskapelig opptatt av gamle redningsskøyter. Turen videre utvikler seg til en nytelse når sola brenner av skodda og vinden er laber. Temperaturen er grei for Matrosa der hun sitter og koser seg i le på akterdekket. De 27 gradene vi forlot i går er allerede historie. I Brevika på Fjellværsøya (NØ Hitra) blir vi tatt hjertelig i mot av NMSK-medlem Helge Selvåg og Marion, der de har flotte fasiliteter for båter og turister. På kaia har de ryddet plass for oss. Deres 58 fots tomastrede, seilriggede risørskøyte, Laila, ligger på flytekaia utenfor. De har en fantastisk eiendom i den frodige og lune vika. Der lever de av «fiske-turister» med små koselige hytter, brygger og aluminiumsbåter, som Helge har produsert selv. Det er elendige Kovid-tider! Nå har de en gjest (norsk), men Helge har besøk av sine døtre som koser seg i de ledige fasilitetene. Vi har en veldig hyggelig kveld sammen – med mye båtprat og godt på kakefatet... og i glasset!



Tirsdag 1. juni, til Vingsand, 58 nm

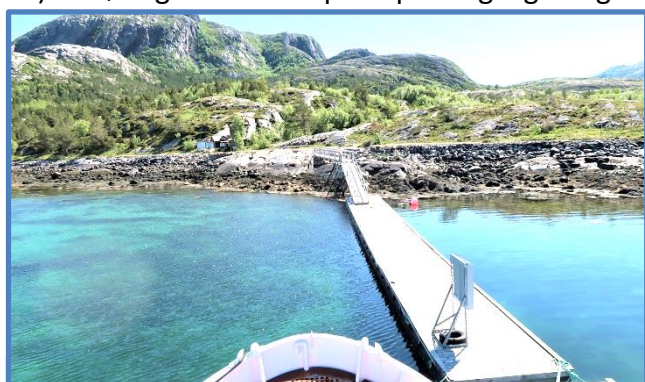
«Klippfiskvinden» har stilnet og temperaturen øker i dagens fantastiske solskinn. Turen over til Fosen-kysten minner oss imidlertid på at havet fortsatt er kaldt og saboterer litt av solas iherdige oppvarmingsarbeid. Men Matrosa vet råd. Når skippern prøver å slikke sol på brovingen mens huden nupper seg og kroppshårene stritter, legger hun seg ned i le på akterdekket og koser seg. Mine tidvise inspeksjoner gjennom den ganske lange reisedagen, avslører også at det ikke bare er motordur jeg hører der aktenfra. Jammen sover hun også! Etter sju og en halv time stikker vi baugen inn til Vingsand – en nydelig liten molohavn med gjestebrygge. 100 kroner betaler vi gladelig. Kokvarmt er det, og de få menneskene vi ser, snakker vi selvsagt med. 3-4 båter drar ut for å fiske, men de lokale måkene uttrykker misnøye med deres elendige fangst. Bare 1 fisker har mat å by på, mens 50 måker sitter mistrøstig på nausttaket hans og venter. Det ene fiskehodet han kaster ut skaper skikkelig slagsmål, men bare blant de 4 svartbakene (stormåsen). De øvrige innser sin plass på rangstigen og forlater takene stillferdig. Vingsand - en deilig, fredfylt plass langs Trøndelagskysten!

Onsdag 2. juni, til Utvorda, 23 nm

En nydelig morgen i dag også. Sol og flatt hav. Men i dag får ikke Matrosa ligge på latsiden når skippern navigerer mellom Follas tusener av grunner og holmer. Hun settes i arbeid med å pusse treverk som trenger å forsegles med lakk. Hvilehjemmet skal vi innta når den tid kommer. Planen var å dra til den vakre øya Jøa i dag, men der er våre kjenninger opptatt med å planlegge helgas tur med kystlagsskøyta Straumingen. Når vi passerer Utvorda har vi to muligheter for kaiplass – i «sentrum» på flytebrygger bak moloen, eller på en utlagt flytebrygge i Hamnvika. Hamnvika er en vakker og ubebodd naturhavn, som passer perfekt for naturister i dag. Stakkars gammelgubben som var på hjemtur fra Utvorda kystfort (det største tyskerfortet fra 2. verdenskrig i dette området). Han er uvanlig godt tildekket i varmen (mot flott?), men er nysgjerrig og stikker hodet overraskende inn over rekka på Torungen. Det er sjelden at vi opplever nysgjerrige folk som er så kort i praten som denne karen! Borte ble han, som ånden i en fillehaug. Det blir også en påkledd tur på oss. Vi leser spennende, men trist historie mens vi går i vakkert terreng med mange fortifikasjoner. Hvor mange mennesker/krigsfanger har blitt mishandlet eller sultet i hjel her under byggeperioden?

Torsdag 3/6, til Leka, 38 nm

Folla er særdeles snill i dag. Rørvik passeres, uten lengsel. Jeg fikk jo en Felleskjøpets arbeidsdress i 60 års gave, så etter jeg har vært innom her noen ganger og kjøpt Felleskjøpets cap (og vært på Norvegiumseet), er det ikke så mye som trekker. Mon tro om de har fått seg en brun pub ennå? Leka er dagens mål. Kong Herlaugs historie og det vakre Skeineset trekker! Yttersiden av øyas okergule rester av Amerika (det amerikanske kontinent) har jeg opplevd flere ganger, men nå får det rekke med å vise Matrosa den unikt vakre naturen, fuglelivet og vikinggravene på Skeineset. Vi stikker også innom og hilser på restene av Herlaug – småkongen som ikke ville underkaste seg Harald Hårfagre, og gikk «i haug» for å slippe fornedrelsen. I havna hilser vi på seilskøyta Trygg og dens mannskap (skipper Kristian Eriksen, med hjemmehavn på Sætre). De er på en langtur som ligner veldig på vår egen. Trivelige folk som vi sikkert vil møte flere ganger i sommer.



Medlemstur til Skagen

Vi var 15 NMSK-entusiaster som samlet oss tre mars-dager i Skagen med formålet å oppleve «Motorrummet» - og sosialisere oss etter 2 år med virus-forstyrrelser av NMSKs aktiviteter.

Fjordlines Stavangerfjord brakte oss t/r Hirtshals-Langesund og bilene våre tok den korte kjøreturen opp til Skagen fra Hirtshals. Gassferga gikk i 21 knop (!) så båtturen gikk fort unna, og relativt billig var den også. Fjordlines pakkeløsning inneholdt også to overnattinger på Foldens hotel, midt i Skagen sentrum. Derfra var det ikke lange gåavstander til både kneiper og museer.

Maskinrummet var en eventyrlig opplevelse! Når vi kom dit lørdag formiddag fyrte de opp omtrent det de hadde av større motorer. Eieren skipsrederen/gründeren/ »kvotekongen» Henning Kjeldsen (som hadde mistet kona si noen dager i forveien) møtte oss og satte sine ansatte (!) i gang med omvisning, forklaringer og motoroppfyringer. Det foregikk i flere timer og de virkelige entusiastene blant oss, fikk sine største motoropplevelser noen gang. Vi andre lyttet, kikket og luktet på de underligste motorer – med en bayer i hånda og et smil om munnen.

På ettermiddagen gikk vi fra kneipe til kneipe – for å «ta den ut» nå – før kvelden. Da måtte vi nemlig tidlig til sengs. Tidlig fergeavgang tvang oss nemlig til en tidlig avreise på søndagen, og da måtte jo sjåførene være uten promille.

Felles middag, med de nydeligste retter og viner, inntok vi på det historiske Brøndums hotell. Det var der Skagen-malerne en gang i tiden «hadde seg», og restene fra dem hang fortsatt på veggene. Hovmesteren var historiefortelleren. Formannen holdt en oppbyggende tale under middagen, som ga oss inspirasjon til videre arbeid for- og samling om Norsk Motorskøyteklubb's formål og aktiviteter.



NMSK årsmøte 2022 og årsfest

Årsmøtet 2022 ble avviklet den 5. mars i de gamle/sliten, men koselige maritime lokalene i Skur 28, Oslo Maritime Kulturhavn (OMK). Sakene var «de ordinære» - der årsberetning, regnskap og budsjett ble vedtatt uten debatt. Valget av styre ble slik som presentert på Skipperpostens siste side. Johanne Totland og Ottar Joakimsen ble takket av - og Chris Martin Erstad (5911 Alversund) og Robert A Voldnes (6091 Fosnavåg) ble valg som nye styremedlemmer.

Så var det årsfest! Kjartan Fønstelien hadde laget den tradisjonelle årsmiddagen «Erter, kjøtt og flesk» fra bunnen av. Måltidet ble avsluttet med kaffe i NMSK-koppen som alle deltakerne mottok. Diplom til våre nye æresmedlemmer ble overrakt- Unni Dahl og Knut Waldem (Thone og Tor Åge Pedersen, Eddie Lesund og Runa Myrdal var ikke tilstede)



Unni Dahl utnevnes til æresmedlem i NMSK

Nye medlemsbåter i NMSK

November 2021 – Mars 2022

Etter justering av vedtektene på årsmøtet i mars 2018 har medlemstilgangen til NMSK vært på 142 nyinnmeldte båter. De er alle blitt presentert i Skipperposten siden den gang. Her vises de 5 siste siden novembernummeret i 2021. Alle medlemsbåtene er mer eller mindre fylldige presentert i «Fartøyregister» på vår hjemmeside <https://nmsk.no/fartoyregister/>.

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

ANNA MINDE

(Tønis T Sørensen, 1613 Fredrikstad)



ANTARES (Eierskifte)

(fra Thomas Bjønness, til Frank Hansen, 3241 Sandefjord)



BALDER-KVITSØY

(Lars Olav Knutsen, 4053 Ræge)

FOTO MANGLER

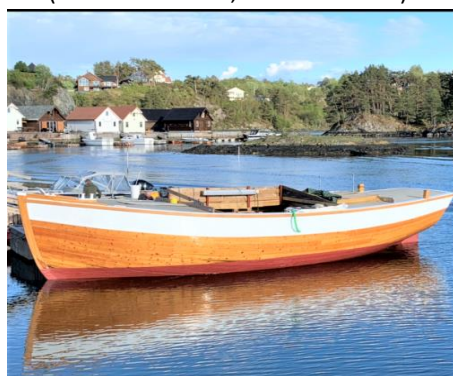
CAROLINE

(Lars H Lura, 4328 Sandnes)



MÅKEN

(Torfinn Mæland, 5430 Bremnes)



SJØFALK

(Finn-Arne Lyngstad, 8150 Ørnes)



UTVÆR (Eierskifte)

(fra Frode Idsøe til Thomas Bjønness)



NMSK profilering

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

Vimpler

Liten vimpel: 35 x 70 cm, kr 200,-

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

Ny pris 300



NMSK T-skjorte

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

Standard størrelser – for herre/dame/barn

Pris u/m navn: kr 200



Picue skjorte

med NMSK merke

Størrelser M, L, og XL

Pris: kr 200,-



Kaffekopper

Emblem og evt. båtnavn på andre siden

Pris u/m navn: kr 100/150



Nytt/planlegges:

- «Islender»

- «Oljehyre»

Luemerke

20x20 mm, i messing med nål på baksiden

Passer til skipperlua

Pris: kr 50,-



Fleecejakke

med NMSK logo brodert på brystet.

Str M, L, XL og XXL

Pris kr 450,-



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

Medlemsrabatter

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

Regionol Trading (Strømsv 318 på Alna i Oslo)

10-35% på oljer/fett/kjemi, filtere, maling og bunnstoff, malingsverktøy og startbatterier. (30% på Texaco motoroljer!)

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

Star Maling/Carboline i Drammen/Lierstranda

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

Nest sist

Viktige nyheter på hjemmesiden nmsk.no vil ofte speiles på klubbens Facebook side!

ANG MARITIM KRYSSORD:

Red. beklager at denne utgår en periode. Er det noe interesse for den der ute?

Meld evt. til redaktøren!

Kaffekopp om bord?

Kanskje kaffen vil smake ekstra godt i båten, hvis du anskaffer NMSK-koppen?

(Se s 34, profilering)

Lægen i Porsanger hadde veldig løst til å dra på fesketur, men han vill ikkje mest når inntekta. Derfor spurt han vaktmesteren sin, ein ikkje altfør oppvakt kar, om ikkje han kunn vær der dagen etter, avviser de tønngste tilfellan og prøv sæ på de lette sakan. Dette ble avtalen. To daga ette kom lægen tilbake og spurt: -Kor mange pasienta behandla du? -Tre...! svarte den stolte vaktmesteren. -Den første hadd haupina og fikk Paracet. - Strålanes, svart lægen. -Den andre hadd ei flis, som æ trakk ut med pinsett. -Godt, godt! -Den tredje va ei nydelig, ung dama som kom sprenganes inn på kontoret, rev av sæ all klean og ropt: "Du må ta dæ av mæ, æ har ikkje sett ein mann på to år!" -Goe gud! Ka gjor du med ho da?! -Ho fikk øyedråpa !



«Ørna» kom seilende mellom masta og antenna på RS Torungen!



Blindpassasjer! Trønder-kråka er bestevenn med Torungen i vindstilla.



MEDLEMSAKTIVITETER 2022

- 6-8. mai Vårsamling i Tønsberg (Følg med på Facebook)
- 3. – 5. juni Asker trebåtfestival
- 10. – 12. juni Hardanger trebåtfestival
- 11. juni NMSK treff i Fosnavåg (Kystens dag)
- 30. juni – 3. juli Skudefestivalen (Karmøy)
- 21. – 24. juli Forbundet Kystens landsstevne på Bragdøya v/Kristiansand
- 4– 6. august Fjordsteam i Bergen
- 4– 6. august Risør trebåtfestival
- 17- 21. august Trebåtfestivalen i Ulsteinvik
- 18– 21. august Havnedagene i Haugesund
- 2– 4. september Akershusstevnet i Oslo Maritime Kulturhavn
- ? september Høstsamling på Koster

NORSK MOTORSKØYTEKLUBB:
"Unike fartøyer"

STYRE OG STELL

NMSKs styre 2022-2023:

Styreleder:	Thomas N Bjonness	tlf 90529911,	e-post thomas@trendegrisk.no
Styremedlem:	Arnulf Wibe	tlf 99598964	e-post arnulf.wibe@online.no
Styremedlem:	Jorun Krüger	tlf 48047966	e-post jorun.camilla.krger@vtfk.no
Styremedlem:	Kjartan Fønsteli	tlf 91548909	e-post kjartanfonsteli@gmail.com
Styremedlem:	Tor Anders Jahre	tlf 90519929	e-post tormur@online.no
Styremedlem:	Robert A Voldnes	tlf 90658517	e-post robert@voldnes.no
Styremedlem:	Chris Martin Erstad	tlf 40066434	e-post chrismartinerstad@gmail.com



Jorun



Kjartan



Tor Anders



Chris Martin



Robert



Arnulf



Thomas



Sommer! Foto: Arnulf



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Drammensveien 208, 0277 Oslo

Hjemmeside: <http://nmsk.no> e-post: post@nmsk.no

