



SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Mai 2018



www.nmsk.no

SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



Redaktør Arnulf Wibe
arnulf.wibe@online.no



Forsidebilde: Ørna som sjøens trafikkpoliti
Foto tatt på Trøndelagskysten av Arnulf

Innhold

s 3	Formannens hjørne
s 4-5	Den første skøyta
s 6-7	Vern gjennom bruk – NMSK gjennom årene
s 8-10	FRIDTJOFEN – en NMSK historie fra 1996
s 10	Reidar A. Berg in memorian
s 11	Forsikring av båt
s 12	Multi-Metall båtarbeid
s 13	Trebåt fag
s 14-15	AMIGO
s 16-17	SJØSPRØYTE 1
s 18-20	Multimeter ombord
s 21-23	Favoritthavn Bergen
s 24	Skipskost
s 25	NMSK profilering
s 26	Navigasjon
s 27	Nest sist
s 28	Styre og stell

Formannens hjørne

Klubben vår er i vinden som aldri før. Hvem skulle trodd det fantes så mange gamle skøyter, kuttere og andre tidligere yrkesfartøy langs kysten i bruk som fritidsbåt fortsatt? Det er en glede å skulle lede en klubb med entusiaster som bruker, vedlikeholder og restaurerer disse gamle båtene. Jarle Andhøy gjentar ofte, med et smil: *Før hadde vi skuter av tre og menn av stål, -nå er det bare plastbåter og treskaller igjen..* Selv om Jarle i stor grad har rett, er Norsk Motorskøyteklubb en forening som motbeviser at alt er fullt så sort-hvitt. Ser man på de ulike fartøyene som har vært, eller fortsatt er medlem i NMSK er det et ganske unikt og rikholdig fartøyarkiv vi kan skilte med. Styret gleder seg veldig til vi kan presentere dette arkivet digitalt på våre nye nettsider, selv om vi ikke får anledning til å begynne på denne jobben før til høsten. I samme slengen vil jeg oppfordre samtlige medlemmer til å sende oss mer info om båtene. Send oss et par nye eller gamle bilder, litt ekstra krydder til båtens historie, eller dersom du har funnet nye opplysninger er vi veldig interessert i dette også.



I takt med at medlemsantallet i NMSK fortsetter å stige er det enda mer aktuelt enn før at dere skipper og skipperinner bidrar med litt stoff til Skipperposten. Kanskje har du en god egenopplevd historie fra sjøen, kanskje har det dukket opp spennende informasjon du ikke tidligere kjente til om skuta, eller kanskje vil du rett og slett dele en god oppskrift på skipskost, en god fiskeplass, eller noe annet som de øvrige medlemmene kan nyte godt av. Send inn råmateriale til Arnulf, så blir det med i neste utgave av dette flotte medlemsbladet vårt. Arnulf gjør en super jobb som redaktør, og jobben blir enda morsommere dersom han får tilsendt ekstra stoff fra medlemmene.

Jeg håper hver og av dere får en fantastisk sommersesong. Enten du holder til nordpå, på Vestlandet, Sørlandet eller i Oslogryta hvor jeg har min Bjugnskjær, er tiden moden for mange og lange dager på sjøen. Husk at Facebook-gruppen vår også er et utmerket sted å dele bilder og opplevelser fra turen.

Nok formaninger fra min side, kom dere ut på sjøen. Enten vi treffes i løpet av sommeren eller ei, er jeg glad for at dere støtter opp om klubbens arbeide, og at vi sammen bidrar til at en viktig del av kystkulturen fortsetter å eksistere. Uten den innsatsen hver og en av dere legger ned i egne fartøy gjennom vern, vedlikehold og bruk blir kysten et fattigere sted.

Thomas Nicolai Bjønness

Den første skøyta

I AKTERRUPPEN

den første skøyta

Også innerst i Kilen kom skøytene i slutten av femtitallet. Mennesker med sans for nostalgia, lenge før det ble moderne, handlet skøyte. Det luktet diesel fra klokka syv om morgenen og langt ut på fortauet.

Når noen skulle snyte seg, sto de ofte med en dieselluktende de tvisiddott i nevene.

Skøytene kom fra fiskeflåten.

Det ble kondemnert mange førkrigsmodeller i slutten av femtiårene.

Det gikk de villeste rykter om de mest fremragende kjøp. Olsen hadde fått en kjempeskute til 5000 med VHF og ekkolodd. Hansen hadde gjort det enda bedre, for ikke å snakke om Gulbrandsen.

Vi hørte ikke noe om at de alle tre måtte reparere verktøyet før det ble brukendes . . .

En skøyte var nødt til å bli den første.

I kappløpet fra en havn på Vestlandet, nådde Olsen først fram — etter en huskom tur langs kysten med en kjentmann som hadde som innlagt ferdighet å drikke kompasspriten i det båten lå i tjukk tåke sør av Lindesnes.

Det var mange folk på kaia ved ankomsten. De hørte semidieslen dunke langt utenfor E anseholmen. Da båten nærret seg land var det en som sa:

— Olsen kunne ikke ha brillene på seg den dagen han kontraherte.

Sterke injurierende — selv om det var sant.

«Havjo» som var båtens døpenavn så ut som en flyvende hollender som hadde vært på flukt de siste hundre årene fra malingspann og kost.

— Tatt i betraktning at det er mye ved, har kanskje ikke Olsen gjort det så dårlig. Og det må dessuten være en god del skarpjern, sa fargehandleren.

Straks han møtte Olsen fikk pipa en annen lyd. Da het det at dette kunne bli supre saker, bare det ble malt og stelt.

— Jeg synes vi skal få flere slike båter, kvitret den sleske fargeblander.

Fargehandler Sørstad solgte ikke dårlig til «Skøyte-Olsen» i tiden som kom. Jernvarehandler Brekken handlet minst like godt og trelasthandler Bjørk enda bedre.

For «Skøyte-Olsen» ble det en tosidig kamp. For ikke å si tresidig. Han måtte holde kreditorene fra livet, samtidig som han måtte sørge for at kjerringen ikke fikk se alle regningene som strømmet inn.

Hun hadde vært gal nok da hun fant regningen på tjærepapp til styrehuset på kr. 156.87 med omsetningsavgift. Kleppe og moms var ikke kommet den gangen.

Den tredje del av kampen gikk ut på å gjøre gode miner til slett spill i havna. Den båten Olsen karakteriserte så god som ny — den var nemlig knapt nok plimsoller. Han hadde minst kjøpt katta i sekken for 5500 kroner.

Olsen hadde for den summen fått 33 fot brønnbåt med meget dubiøs kvalitet. I kjølvinet var det mulig å sette poteter, bak garneringen så det ut som en soppkjeller, dekket lekket som en kjepe, motoren — en semidiesel på 16 - 20 HK — hang sammen med hesjetråd, instrumentene i styrehuset trakk strøm, men virket ellers ikke, mesanmasta var råten langt inn til marginen og roret hang og slang.

I tillegg til dette en rekke andre feil som en hvilken som helst båteier ville karakterisert som livsfarlige. I «Olsen-rotet» ble det bokført som mindre feil.

Alt er relativt, hevdet som bekjent Albert Einstein. Hadde han sett vår venn Olsen ville han sikkert laget en annen teori. For Olsen-Båten kunne ikke materialisere seg i noe annet enn hodepine.

Sommeren 1958 fikk Olsen bek i håret, han svidde høyre hånd under et forsøk på å starte motoren. Og han klemte foten da båten skulle på slipp.

Trelastregningen kom på 3738.63

Fargehandleren tok inn 2980.40

Jernvarehandleren fikk 1973.88

Olsens bankforbindelse hadde begynt å se skjevt til ham.

Sommeren 1959 måtte Olsen kjøpe svensketelt til 350 kroner for å komme på ferie.

Ellers fikk han blånegler på alle fingrene på høyre hånd da





For «Skøyte-Olsen» ble det en tresidig kamp — båten — kreditorene og madammen ...

han skulle dreie på rattet, han mistet propellen på foten han klemte året før, og campingpropanapparatet eksploderte mens Olsen kokte bek. Heldigvis for ham skjedde den inne på stranden.

Fargehandleren tok dette året 2977.44.

Jernvarehandlerens regning var på 1673.50.

Det går nedover i forhold til i fjor, tenkte Olsen. Da kom trelastregningen — den var på 6546.17.

Olsen var nå til fulle klar over at han hadde stått mye sterkere om han hadde kjøpt aksjer i Folkerederiet. Oljeaksjer var ikke på tale den gangen.

I de hjemlige regioner raste fru.

En kostbar pels i julepresang, stoppet ikke hennes utfall mot ex «Havjo» som nå het «Sylfiden». Som samnorskmann hadde Olsen lurt en stund på «Sylfida».

Sommeren 1960 dro Olsen på tur. Med kone, to barn i tenårene og en puddel. Puddelen var hvit ved turens begynnelse. Etter to dager antok den en ubestemmelig gråfarge, etter nye to dager var den koksgrå og etter ytterligere to dager kullsort.

Blant mannskapet ellers hersket det en vennelig stemning — mot «Sylfidens» kaptein. Han merket forresten ikke så meget til det. Begrenset er det hva man kan observere med

buksebakken. Det var den Olsen viste omverden for det meste. Enten han nå tettet dekket, drev nater på skutesiden eller ordnet med motoren.

Etter en uke gjorde fru mytteri og tok fjordbåten hjem. Hun fikk med seg barna. Puddelen fant hun ikke tidnok til å nå båten. Den pep fram under babord køy akkurat i det fjordbåten ulte farvel i sundet.

Olsen hadde nesten to uker igjen av ferien.

Vern gjennom bruk

Norsk motorskøyteklubb gjennom årene

- av Thomas N Bjønness -

Historien. Norsk Motorskøyteklubb ble startet sommeren 1975, og stiftelsesmøtet fant sted i salongen til Neco i en badebukt like nord for Havstensund. Representert var to båter fra Kristiansand, samt Bris, Olderøy, Havlys, Neco og Magedutti. Navnet denne kvelden ble

Skøyteeiernes Forening, og 18 pers. deltok på stiftelsesmøtet denne kvelden. Våren 1976 ble det holdt generalforsamling med til sammen 21 skøyteeiere, og det ble sendt ut pressemelding landet rundt om at Norsk Motorskøyteklubb var stiftet. På denne tiden var skøyter

uglesett, og det var vrient å finne kaiplass, bøyeplass og generelt sett møtte man ikke gehør i noen havner. Stifterne gikk derfor sammen for å skaffe kaiplass, gode

rabattavtaler samt et større miljø rundt disse gamle, forhenværende yrkesbåtene.

Hva er så NMSK? Medlemstallet har variert, fra over 100 på midten av 80 tallet, til rundt 60 på det laveste. I disse dager opplever klubben den største omveltningen i medlemsmasse siden oppstarten på 70 tallet, ved at det kommer veldig mange nye medlemmer til. Opprinnelig var det *båten* som var medlem, men i de mange senere årene har dette endret seg i takt med at medlemsmassen har blitt eldre og konvertert til mer moderne byggematerialer og fartøytyper. Noen skjær i sjøen underveis er vel ingen klubb foruten, men generelt sett har klubben vært preget av et meget hyggelig miljø både lang kaikanten og når man har møttes utpå langs kysten, uavhengig av hva slags båter medlemmene har hatt.

Interessen. Vi lever i en tid der stadig færre og færre skøyter, kuttere og andre forhenværende yrkesfartøy konverteres til fritidsfartøy. Interessen er mindre blant dagens unge, hvor fart og spenning som hurtiggående moderne båter tilbyr ser ut til å tiltrekke seg de fleste båtinteresserte. Allikevel er det en spredt befolkning langs kysten, fra Svenskegrensen i syd og hele veien nordover til Russergrensen, som fortsetter å holde liv i de gamle kystens travere. De pusser og sliter, og bedriver en konstant kamp mot forfallet som enhver oppegående person vil si de er dømt til å tape selv før de begynner. Men dette stopper ikke pågangsmotet eller interessen. For gleden av tråkke barføtt på skøyte-dekket en solskinnsdag veier opp for alle disse timene og ukene med slit og strev for å holde skuta flytende og tett for regnvannets ødeleggelser.



Ombord her ble Norsk motorskøyteklubb stiftet!

- Neco (TOR, MAGEDUTTI) – reisendebåt og «skjermildebåt» for Tuberkulosekontrollen langs norskekysten – og i mange års eierskap hos nylig avdøde æresmedlem i NMSK, Reidar Berg.

Se forøvrig spennende artikkel om båt og eier i Skipperpostens februar-nummeret fra 2011 (på klubbens nettside).

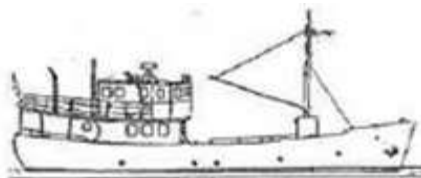
Nytt av året. Da jeg fremla et vedtektsendingsforslag for klubben på årets årsmøte var det nettopp med disse båtene og deres eiere friskt i minne. Folk som er like gærne som meg selv, noen kanskje enda mer gale til og med. Jeg tenker som så, at dersom det skal være noe poeng med en *Norsk Motorskøyteklubb*, så må vi hegne om det som gjør klubben unik. Dette er bakgrunnen for at styret nå jobber seg igjennom medlemslisten, for å skille mellom båtmedlemmer og personmedlemmer. Alle som ønsker, og har interesse for klubbens formålsparagraf, kan melde seg inn i *Norsk Motorskøyteklubb*, og blir da personmedlemmer i klubben. Alle som er innehavere av et fartøy som samsvarer med formålsparagrafen kan melde inn båten som medlem i klubben, og de blir derved båtmedlem.

Båten i fokus. Vi ønsker å øke andelen av skøyter, kuttere og andre typer forhenværende bruksbåter i klubben. Skal klubben være bærekraftig i fremtiden, og være en spennende samarbeidspartner for andre kystkulturelle foreninger er det helt nødvendig at vi går tilbake til røttene og fokuserer enda mer på det som gjør oss unike; båtene våre. Sammen skal vi legge til rette for treff til vanns og på land, og bidra til å holde liv i skuter som bringer frem smilet hos de fleste i dagens samfunn. Skøytene, kutterne og de andre forhenværende yrkesfartøyene er ikke lenger uglesett slik de var på 70 tallet. I dag trekker de fleste på smilebåndet og kommer med en hyggelig kommentar overalt hvor man ferdes med disse båtene.

Lokallag. *Norsk Motorskøyteklubb* er en nasjonal forening, og vi har medlemmer langs hele kysten. Det skal dog sies at det i all hovedsak har vært på Østlandet at mesteparten av aktiviteten har funnet sted. Vi ønsker nå å styrke klubbens medlemsmasse og aktivitetsareal, og inviterer herved interesserte til å kontakte undertegnede om de har interesse for å opprette et lokallag av NMSK langs sin hjemlige kystlinje. Vi har allerede en dialog på gang på Vestlandet, men kunne gjerne se at vi kunne opprette et lokallag på Sørlandet, Nordvestlandet, og nordpå. Et slikt lokallag vil ha medlemmer der alle tilhører den samme foreningen, og der årskontingenten betales inn til NMSKs konto. Mye av kontingenten til lokallagsmedlemmer vil deretter bli utbetalt til lokallagets konto, med det formål å styrke aktivitetsgrunnlaget lokalt og komme medlemmene til gode. Samtlige medlemmer i både NMSK og de ulike lokallagene vil motta Skipperposten ca 3 ganger i året, og samtlige fartøy skal føre samme vimpel. Over alt i landet der NMSK vimpelen vaier i mastetoppen skal vi kunne kalle på hverandre på kanal 72, legge til rette for å bli kjent med andre som fører samme vimpel.



Fridtjofen - (NMSK historie fra 1996)



Med Fridtjofen i kulda - Ellen Dehn og Sverre Koxvold

Jeg leser i den siste Skipperposten at det oppfordres til mere skriving, og sender hermed noen refleksjoner om «overvintring» i Norge. Jeg har bodd i båt i England i 10 år, men de siste to år i Norge er noe annet; det er jo kaldere!

Kulde

Derfor er vel fyringen det viktigste elementet. Vi er heldige, da Fridtjofen har en oljefyr stående i motorrommet. Den produserer massevis av varmt vann som strømmer til radiatorer i alle rom. Vi har den stående på 70c (ved uttaket fra fyren), men denne temperaturen kan justeres opp nær kokepunktet. Dieselen får den fra en tank som håndpumpes fra hovedtankene på båten. Dessverre trenger den stor lufttilførsel og en 24v vifte tar en god del fra batteriet. Opplading av dette er derfor viktig med regelmessige mellomrom. Vi har bygget ut laboratoriet på dekklevel og fått en veldig fin salong. Denne er også varm. I den gamle salongen nede i båten er kjøligere, særlig nede ved gulvet og raggsokker etc. er lurt. De 3 lugarene er jo for søvn, så 15 grader der er fint.



Styrhuset har 17 vinduer og dårlig isolasjon. Dropper utetemperaturen mye under -10 grader, så stenger vi av dette med takluke. Vi har ikke vedovn, men har snakket mye om å installere en. Hittil har jeg hatt store reservasjoner pga. pipe som går gjennom de øvrige dekk. Men jeg kan bare tenke tilbake på den store, gode tre/kullovnene jeg hadde ombord i «Kong Sverre» i England og all den varmen deg ga ut. Så Admiralen får meg nok til å sette en inn med tid og stunder.

Mørke

Vinteren er jo også mørkere og masse strøm er nødvendig for å holde alle lysene ved like. De er alle på 24v, men laderen produserer ca. 27v og de 10 % ekstra volt er bra for øyne som nærmer seg 50 år!

Fast vs. mobil

I fjor lå vi stasjonære i Leangbukta og hadde van og strøm og godt selskap fra naboene; «Viljen» og «Sversling», men i år er vi mobile og reiser langs kysten. Og hva har vi lært av det?

Masse tumleplass

Om sommeren er den norske kysten varm og god og pen og masse folk har fri. Og masse folk er på sjøen. Ikke bare Oslofjorden er full av båter, men de mest populære havner yrer også. Det er derfor vanskeligere for en 63 fots stålbåt å snike seg inn til bryggeplass. Om vinteren er dette mye lettere. Havnene er nesten tomme og kaiene stikker ensomme ut fra land. Det store skiltet som sier «Havneavgift kr 60 pr døgn» står der i kulda,

men vi har ikke betalt noe ennå, til tross for besøk fra havnemyndigheter og deres løpegutter. Isteden ender det ofte i en diskusjon om semi-diesel og båter i de gode gamle dager.

Mindre folk og mindre stress gir godt humør og større imøtekommenhet.

Personlig kontakt

En del av landbefolkningen har alltid likt å spasere til brygga for å myse og se på sjøen og båtene. Vi er jo som oftest de eneste tilstede og rede til «inspeksjon» og vi kommer i snakk med mang en interessant person. Det er ikke få som har vært invitert ombord for en kikk og en kopp kaffe. Dette utvikler seg ofte til at det vi som lærer mest. Med andre ord, landkrabbene har mye kunnskap om de lokale liv, sjøfarten i gamle dager eller nyttig praktisk kunnskap om hvor vi kan få tak i det ene eller det andre. Det har ofte utviklet seg til invitasjon til middag på land. Som sagt, vi kommer mye rikere ut av dette enn ved å stenge båten og holde oss for oss selv.

Mindre bråk

Vi har vel alle vært i en havn hvor vi blir vekket av iltre påhengsmotorer og annet krapyl som insisterer på å bråke før kl 1100. Dessuten insisterer de på å skifte trosser eller legge ut slik at båten blir overrent av føtter med eller uten tresko. Om vinteren skjer ikke dette, da det er *ingen* rundt deg. Det er ingen på utsiden, ingen foran, og ingen bak. Du ligger klask inntil brygga helt alene. Og med god trygghet kan du spasere opp til butikkene med ulåst båt.

Penere vær

Hvis pent vær betyr masse soltimer og varme, så kan ikke vinteren konkurrerer med de varme sommermånedene. Men vår erfaring er at naturen er faktisk skjønnere og klarere. Det er mindre forurensning i vannet, luften er klarere, og solen lyser opp et penere landskap. Og de stygge vinterstormene har vi unngått ved å følge med på værvarslingen og gått i havn.

Er det farlig?

Joda, sjøen er kaldere og dagene er kortere. Mao, det er veldig viktig å verne seg mot sjøvannet da det ikke tar mange minuttene før kuldetapet stopper kroppen i å fungere. En 88 år gammel mann falt i vannet og døde etter noen minutter bare 10 meter fra Fridtjofen i forrige uke. Til tross for fullt fremmøte av Redningsselskapet, ambulanse, brann og politi var kroppen blitt for kald til å redde.

Så vi har overlevningsdrakter, flytevester, lys, flashers, nødpeilesender, flåte etc. Og vi har testet det meste og posisjonert dem bak ved båtdekket hvor de letteste kan kommes til. Både innen og utenfra.

Dessuten skal man ha gode øyne ved navigering. Selv med en god radar, GPS og dybdemåler er det ikke alltid at vi to går på den riktige siden av staken! Noen støkk i sjelen skal vi vel alle ha....

Anbefales

Vi kan ikke anbefale høyt nok å reise rundt langs kysten om vinteren. Den viser landet og folket fra en helt annen vinkel. Det er veldig lite negative og masse positive punkter. Med litt forbedring og isolasjon, er nok de fleste NMSK båter ypperlig egnet til nettopp dette!

NORSK MOTORSKØYTEKLUBB					
Boks 7175 Homansbyen, 0307 Oslo 2					
SØKNAD OM MEDLEMSSKAP:					
BÅTENS NAVN:	M/S Fridtjofen				
BÅT-TYPE:	stålbåt 58brt 62', tidl. forsikringsfartøy				
LENGDE:	19,228m	BREDDE:	5,258m	DYPGAENDE:	2,769 i riss
BYGGÅR:	1955	BYGGESTED:	Hardanger		
MATERIALE I SKROG (tre, plast, stål, alum. etc):	stål				
MOTORTYPE/HK:	Union semidiesel 120hk.				
VHF: JA/NEI	EVNT.KALLESIGNAL:	LLBO (selcall:34734)			
For eventuelle tilleggsplysninger - vennligst bruk eget ark.					
ETTERNAVN:	de Vries				
FORNAVN:	Robert				
ADRESSE:	Rognveien 1				
POSTNR.:	3150	POSTSTED:	TOLVSRØD		
TLF.PRIV.:	093-29005	TLF.ARB.:			

Fridtjofen

Kjennings-signal: LLBO

Hjemmehavn: Stavanger, Rogaland

Bygget: 1955

Opprinnelig funksjon: Forskningsfartøy

Lengde: 17,83 m

Brutto-tonnasje: 49,74

Historikk

”Fridtjofen”, krysser, er bygget i 1955 av Skaalurens Skibsbyggeri. Den fikk navnet ”Fridtjof Nansen”, men ble på



folkemunne kalt Fridtjofen. Fartøyet ble drevet som forskningsskip av Biologisk Stasjon i Espegrend, Universitetet i Bergen, frem til den ble solgt i 1989. Da skiftet den navn til ”Fridtjofen”. Fra 1994 ble skipet brukt som fritidsfartøy og bobåt. I 1996 ble den originale Unionen byttet ut med en Volvo Penta. Fra 2001 ble ”Fridtjofen” leid/lånt ut til briter som brukte den til charterturer for turister. I 2004 ble den bygget om for å tilpasses som dykkerskip for hobbydykkere, og brukt til dette med base i Orknøyene frem til 2008. Deretter ble båten lånt bort til en person bosatt på Orknøyene. I 2012 ble båten kjøpt av nåværende eier. ”Fridtjofen” ligger i Galeivågen i Stavanger og brukes som bobåt og fritidsfartøy. Eiers formål er å bevare fartøyet slik det var etter motorbytte midt på 1990-tallet.

Minneord: Reidar A. Berg – in memorian

«Så lenge skuta kan gå, så lenge hjertet kan slå» sto det i dødsannonseren til Reidar Andreas Berg.

Født på Frogner i Oslo 30. mars 1924, døde i sitt hjem i Bestumveien 16. februar 2018.

I Reidar har Norsk Motorskøyteklubb mistet en av sine stiftere. Det var i Reidars båt, skøyta Neco (omdøpt til Magedutti av senere eier), at NMSK ble besluttet stiftet, og senere konstituert (på land) ved årsmøtet 1. april 1976. Reidar ble senere æresmedlem av NMSK.

Reidar var en farverik person, noe enhver kan få et innblikk i ved å gå inn på hans egen hjemmeside www.montanus.no, der han selv beskriver situasjoner og aktiviteter fra sitt mangfoldige liv – til og med regien på egen begravelse, der han bl.a. skrev:

”Har kastet anker for siste gang etter en lang fin seilas”

Reidar hadde svennebrev som konditor, deltok i Polititroppene i Sverige under krigen og etablerte seg i 1952 som innehaver av maskinfirmaet Reidar A. Berg AS – transmisjoner for industrien. Og det er vel typisk for ham, noe som også går tydelig frem av ovennevnte hjemmeside – Reidar var en engasjert, oppfinnsom og leken person, med flere oppfinnelser og mange ideer rundt løsning av bl.a. Oslos trafikkproblemer. Han har hatt diverse kjøretøyer, og bl.a. vært formann i Norsk Veteranvognklubb, i tillegg til et antall båter av forskjellige typer og med varierende sjødyktighet!

Vi seiler i takknemlighet i ditt kjølvann, Reidar!

Eivind W Robertsen

Båtforsikring

- fra Forbrukernet, justert for Skipperpostens lesere -

Beste båtforsikring 2018?

Med alle dagens forsikringselskaper er det et stort utvalg av båtforsikringer, og da kan det være vanskelig å finne den beste og billigste. Vilkår og priser kan variere avhengig av område og båttype, og derfor anbefaler vi at du bruker en anbudstjeneste slik at du kan motta oppdaterte tilbud og samtidig la forsikringselskapene konkurrere om deg som kunde.

Forbrukernet har vi funnet frem en gratis, effektiv og uforpliktende anbudstjeneste. Tar du i bruk anbudstjenesten mottar du tilbudene på båtforsikring som du trenger. Du bestemmer selv ditt forsikringselskap, men vi hjelper deg med å videresende din søknad slik at forsikringselskapene kan skreddersy sine tilbud.

Du fyller ut ett enkelt skjema og velger selv hvilke forsikringselskap du vil motta tilbud fra. Innen kort tid mottar du uforpliktende tilbud fra selskapene du valgte, slik at du kan få den beste prisen på båtforsikring. Du vil motta markedets beste pristilbud ettersom forsikringselskapene vil konkurrere om deg som kunde. Bruk et par minutter av din tid til å fylle ut ett skjema, etter det er det bare å vente.

<https://tjenestetorget.no/>

Det er mange gode grunner til å velge båtforsikring via Forbrukernet. Ved å velge en anbudstjeneste sørger du for å motta mange personlige tilbud uten å måtte sende en drøss med skjemaer, da sparer du mye tid. For det andre er det veldig enkelt å sammenligne pristilbud, da kan du spare masse penger. Du kan også føle deg trygg da tjenesten ikke er bindende, det betyr at du kan velge å ignorere alle tilbudene du mottar dersom ingen faller i smak.

1. Billig?

Ettersom du vil motta mange forskjellige tilbud fra flere selskaper er vi villige til å si at du oppnår en billig båtforsikring sammenlignet med enkeltsøk hos andre forsikringselskap.

2. Best?

Forbrukernet gir deg ikke automatisk den beste båtforsikringen. Velg den du mener gir deg mest for pengene, da mottar du den forsikringen som passer best for deg og dine behov.

3. Sammenlign tilbud

Du mottar mange forskjellige tilbud og da er det opp til deg å sammenligne båtforsikringene. Det er veldig viktig at du ikke kun fokuserer på pris, men også tar en titt på vilkårene.



PS: Redaktøren har testet tjenesten, og det fungerer. Men mange svar fikk jeg *ikke*. Båten min er gammel, og forsikringselskapene er usikre/utrygge. Uansett: If og Gjensidige er sikre. NMSK styrhus er forsikret gjennom Fender Marine AS. De er også interessert i å gi tilbud på båtforsikring (gjennom Loyds).

Multi-Metall til båt

Redaktøren av Skipperposten har erfart at det *ikke* er lett å finne dyktige folk som kan skreddersy løsninger/metallarbeider som vi ønsker utført på vår egen, særegne båt. På Facebook kom jeg over et tips fra Tom-Anders Eidslott i Classiske Motorbåter (CMB), der Antares også er medlem.

Han ønsker å informere om firmaet Multi-metall, som holder til i Lier.

«Om noen trenger å få laget noe (hva som helst) i metall, er Jacob mannen å henvende seg til. Han har gjort flere jobber for meg, og laget blant annet også nytt ror til Donald II. Utrolig dyktig, hyggelig og allsidig fyr som liker en utfordring og fikser det meste! På Facebook-siden hans finner dere bilder av mye av arbeidet han har gjort».



Prosjekt plattform / badbrygga:

Dette er helgens jobb av Multi-metall, ja. Har tilpassat berører og vinkler på en båt som sto ved havna, dvs jeg har ikke hatt muligheten og bygge brua selv på plass på båten. Men med flott måling og et par provmonteringar de har gått bra, startet på lørdag og ferdig mandag. Den fine teakplankerna har kunden montert av seg selv.

Trebåt – fag

– av Tor Anders Jahre –

Redaktøren avslørte seg som amatør når han i produksjonen av forrige nummer av Skipperposten stilte spørsmål til Tor Anders om detaljer i hans artikkel om kutteren **Solbris**. Hva var det han egentlig beskrev med alle de faguttrykkene han brukte for å fortelle om sine 27 års arbeid med renoveringen av Solbris? Her kommer noen av svarene:

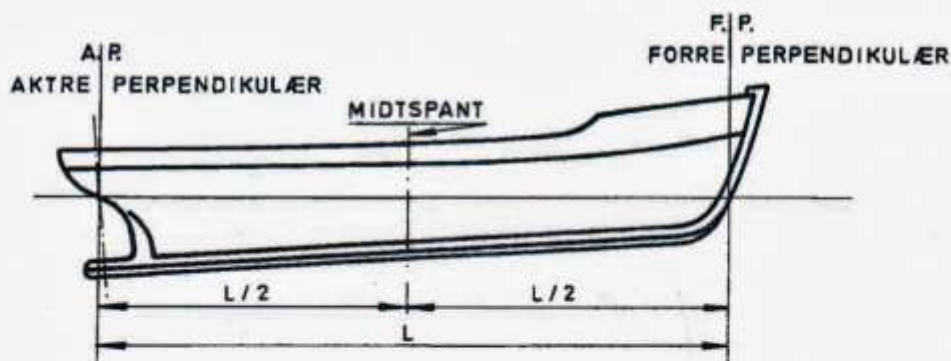


FIG. 1. DEFINISJON AV PERPENDIKULÆRER OG FARTØYETS LENGDE L.

Livholt er en eller flere planker som sitter i "livet" (i slaget) inne i fartøyet. Plankene er tykkere enn garneringen og ligger som en langskips forsterkning fra akterstevn til forstevn. I tillegg til å være en langskips forsterkning ligger den i det området hvor spantene er skjøtt, og bidrar til å styrke sammenbindingen av spantetømmeret også. I regelverket til DnV står det hvor tykke plankene skal være, og hvor bredt hele livholtet skal være.

Langde mellom perpendikulærene (forkortet LPP) er et mål for et skips lengde, definert som den horisontale avstanden mellom rorsenter (aktre perpendikulær) og det mest fremre punktet på skipet som krysser vannlinjen (forre perpendikulær).[1] En perpendikulær er en vertikal linje som angir en posisjon langs et skips lengdeakse.

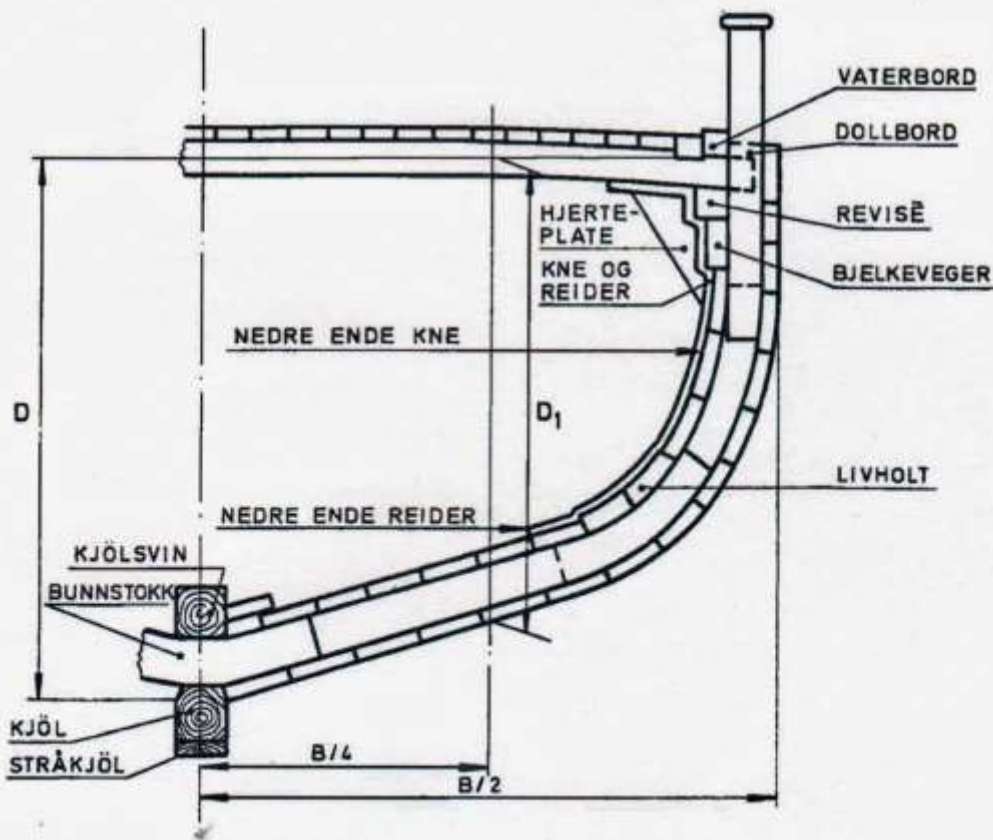


FIG. 2. MIDTSPANT I KONVENSJONELT FARTØY.

Aktre perpendikulær er en linje gjennom skipets rorstamme, mens forre perpendikulær er en linje gjennom konstruksjonsvannlinjens forreste punkt.

Dybde i riss, forkortet D_r , er høyden fra der dekket treffer skipssiden til overkant av kjølen.

AMIGO

En medlemsbåt i NMSK

Reg.nummer:	A 206
Båttype/klasse:	Motorkrysser
Navn på båt:	M/K Amigo
Bygget av:	SOON SLIP&BAATBYGGERI
Byggeår:	1934/35
Konstruktør:	Ing. Rich.G.Furuholmen
Dybde:	0,9m
Bredde:	3,2m
Skrogets lengde over dekk:	14,1m (46 fot)
Medlem av båtklubb:	FMYC, CMB og NMSK
Eier:	Hans og Anita Habbestad, Arnebråtveien 107, Oslo



Båtenes historie:

M/K Amigo er tegnet av Rich. G. Furuholmen tegningsnr. 428 i 1934 og byggenr. 401 fra SOON SLIP&BAATBYGGERI.

Båten het først M/K Høyang og er bygget for NACO Norsk Aluminiums Compani. Hun er Norges første dieselkrysser og gjorde 16,8 knop på prøveturen som er omtalt i Seilas våren 1935. Motorkrysseren lå frem til krigen i Oslo og ble brukt av direktøren i NACO Sigurd Cloumann med en besetning på to mann. Under krigen var hun ved Høyanger fabrikk som representasjonsbåt. Hun var ved smelteverket frem til 1953 da hun ble solgt til Skipsreder C. Østberg. Hun fikk nok en gang hjemmehavn i Oslo og har siden da hatt navnet M/K



Amigo. Fam. Habbestad kjøpte båten i 1980 som et vrak og har lagt ned over 7000 timer i restaurering. Hun vant prisen som best restaurerte klassiske motorbåt på Risør Trebåtfestival i 1997. Deltok første gang på Risør Trebåtfestival i 1985.

Norsk Motorskøyteklubb
Box 7175, Homansbyen
OSLO 3

Medlems nr. 14

S Ø K N A D S S K J E M A

Norsk Motorskøyteklubb

Aktiv.

Passiv.

BÅTENS NAVN: AMIGO

REG.NR.: _____

Båtens type: PLATTGATTER

Lengde: 45 fot,

Bredde: 11 Fot fo

Motor, type: SCANIA,

Hk: 140

Seil: _____ kvm.

Antall master: 1

Byggemateriale: TRE

Sted og år: SON 1938

Br. reg. tons: _____

Utstyr: (sett kryss)

Radio MF

Kallesignal: _____

Radio VHF

Kallesignal: LL5791

Walkie - Talkie

Kons. nr.: _____

Radår

257776240

Foto av båten er vedlagt.
Hjemmehavn: SKJØTTE HAVN

Referanse: Navn på båt og eier:

Båt: AMIGO

Eier: HANS & MAGNUS HABBESTAD

Båteierens navn: H. M. HABBESTAD

Adresse: ULLEVÅLSVN 25 B OSLO 4

Kontor telf.: 352010

Priv. telf.: 465245

Dato/Sted: 16/2-81

Underskrift: Hans Habbestad

Opptatt.

11.3.81

BS



SJØSPRØYTE 1

En medlemsbåt i NMSK

Typebåt: Fast Seagoing Motorboat/ Admiralbåt

Bruksområde: SAR engelske kanal, Sjøsprøyte Bergen brannvesen, lystfartøy og bobåt

Lengde: 60 fot

Bredde: 4,25m

Dyptgående: 1,1m

Byggematerialer: Tre/mahogni

Motortype: 2 x Perkinson, hk: 150

Regnr: LDIT

Eier fra 2014: Stian Negaard Nilsen, pt. styreleder i Jeløya kystlag , stiannegaardnilsen@gmail.com



Historikk:

Båten er en plattgatter i krysset mahogni, bygd i 1942 for den engelske marine, for krigstjeneste. Gikk som Searc And Rescue og ble brukt til å plukke opp fallskjermssoldater i Den Engelske kanal. Det ble da lagt en



skuddsikker matte i mellom lagene. Den het da enten Blue Bird eller Black Bird. Det satt 3 bensinmotorer i den og det er antydnet at patruljebåtene som ikke var ulike Search and Rescue båtene, gjorde 40 knop.

Sjøsprøyte 1 ble kjøpt av Bergen kommune og kom til Norge i 1950, og ble brukt som ferje mellom Flesland og Bergen i noen få måneder. Deretter ble den gitt til Bergen Brannvesen for å fornye Sjøsprøyte I (1956). Brannvesenet satte inn to 150 hk Perkins motorer. Den hadde to brannpumper på dekk. Gikk i tjeneste som sjøsprøyte i Bergen frem til ca 1986.

Den ble solgt på auksjon i 1988 og Rolf Wee fra Haugesund kjøpte den og brukte den som lystfartøy fram til 2005.

Da ble den kjøpt av Frode Rosenberg og Hanne Syrstad (NMSK medlemmer).

De byttet ut den ene motoren til en tilsvarende nyoverhald. Båten brukte de hovedsakelig som bobåt i Oslo-området, og solgte den til Martin Kamperhaug (båtbyggerfimraet "MK båt") omtrent i 2012. Stian Negaard Nilsen kjøpte den som bobåt 2013/2014.

I 2018 ligger båten som en del av Jeløy Kystlag i Moss, hvor Stian for tiden er

styreleder. Han melder at Sjøsprøyte 1 står foran relativt store oppgraderinger, med nytt varmeopplegg i hele skuta, nytt dekk, overhaling av motorer og innredning av ny lugar i baugen. Skipperen er ikke i tvil om hvor sparepengene går i tiden fremover!



Multimeter ombord

- Tekst og foto: Trond J. Hansen, Redningselskapet. Tilpasset av Skipperposten



DC er likestrøm (12/24 V) AC er vekselstrøm (230 V)

Mange kaller det et voltmeter, men det kan brukes til mye mer enn å måle spenning. Derfor kalles det et multimeter. Det er et allsidig, håndholdt instrument som hører hjemme i alle båter.



Du får et allsidig instrument av god kvalitet for rundt 600 kroner. Et multimeter bruker du til alle typer feilsøking på det elektriske anlegget, enten det er likestrømanlegget (12 volt) eller landstrømanlegget (230 volt). Du bruker det også om du skal montere nytt utstyr, eller utføre vedlikehold og sjekk på eksisterende utstyr. Instrumentene har mange tilleggsfunksjoner. Vi tar med de mest aktuelle, men først et par tips.

- Noen instrumenter velger automatisk spenningsområde som skal måles, og om det er likestrøm eller vekselspenning. Ellers må du velge selv. DC er likestrøm (12 V), AC er vekselstrøm (230 V).
- Ved vekselstrøm er det likegyldig om du bruker den svarte eller røde pinnen mot kontaktpunktene. Ved likestrøm skal du i utgangspunktet sette den røde pinnen på måleledningen mot pluss, og den svarte mot minus (jord). Det skjer ikke annet enn at du får et minus tegn foran voltverdien om du bytter om.

Landstrøm

- **Instrumentet brukes til å sjekke landstrømanlegget. Husk å stille inn på vekselstrøm.**
 - Det er lett å finne ut hvilke uttak i havna det er strøm på.
 - Du kan sjekke spenningen. Den kan være temmelig lav i mange anlegg, særlig om det er mange skjoteledninger. Ideelt sett skal spenningen være cirka 230 volt (målt mellom fasene). Er det under 200 volt bør du melde fra til havneansvarlig.
 - Det er viktig at anlegget er jordet. Mellom én av fasene (likegyldig hvilke) og jord (gul/grønn) skal det være cirka 130 volt ved 230 volt spenning (Regnestykket er at det mellom leder og jord skal være spenningen delt på roten av 3, altså $230 \text{ volt} \div \sqrt{3} = 230 \div 1,732 = 133 \text{ volt}$. Ved 220 volt, 127 volt mot jord). Denne enkle testen viser om jordingen er i orden. Bruk ikke ujordet anlegg.
 - Brukes også til feilsøking og kontroll av 230 volt anlegget om bord i båten. Er det feil på fast anlegg skal dette utbedres av fagfolk.

SJEKKE LANDSTRØM: Er du usikker på om jordingen er i orden på landstrømkabel kan du lett kontrollere dette med et multimeter. Mellom fasene skal det være mellom 220 og 240 volt. Om du da måler mellom en av lederne og jord vil det, dersom det er 220 volt, være 127 volt. Ved 240 volt vil spenningen mellom leder og jord være cirka 138 volt.

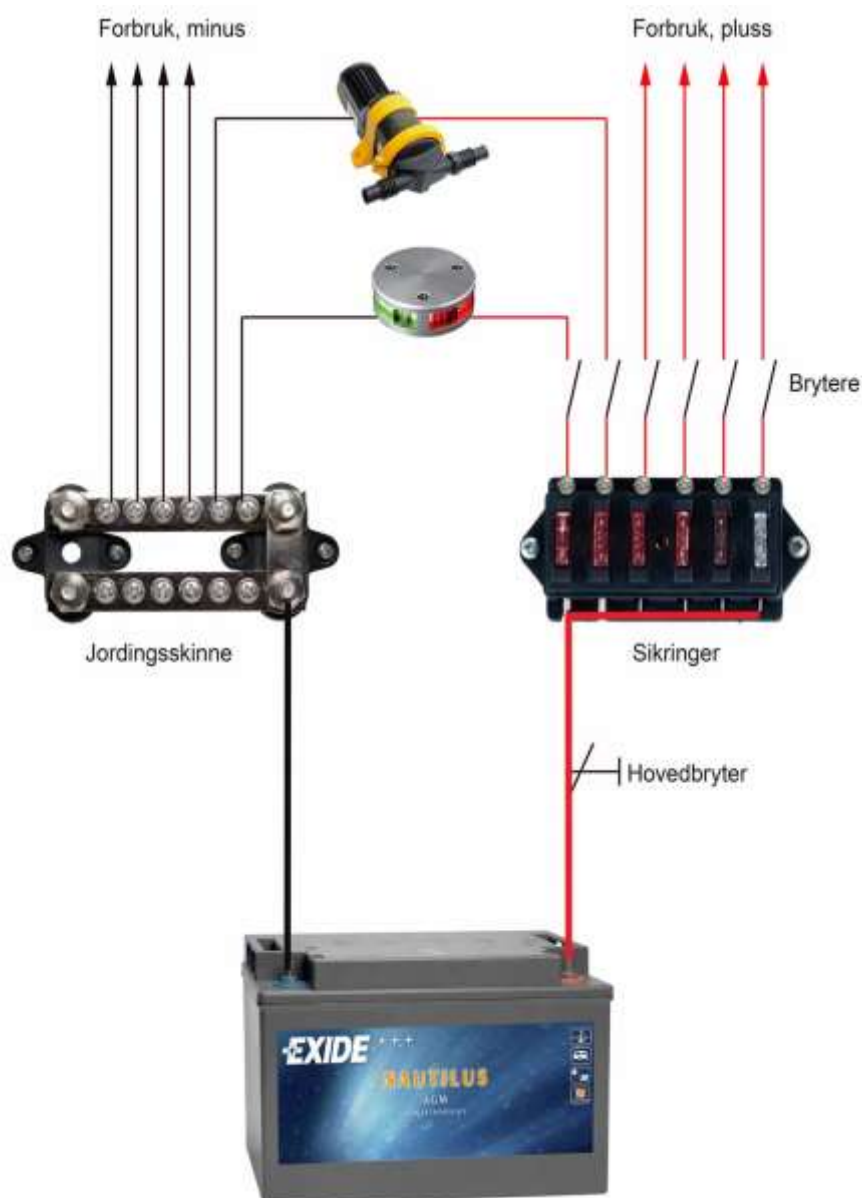


Feilsøking med multimeter

- Skal du sjekke om en sikring er i orden, så holder du den svarte ledningen mot et jordingspunkt i sentralen, og den røde ledningen mot u-siden på sikringen. Dersom du ikke får utslag på voltmeteret, så prøv på innsiden av sikringen. Om voltmeteret da gir utslag, så er sikringen røket. Om ikke ligger feilen annet sted.



- Instrumentet brukes til feilsøking på 12 volt anlegget. En strømkurs i båten fungerer normalt slik at inn til lampe, eller apparat, så går det en direkte ledning fra minus/jord. Denne skal ikke ha verken bryter eller sikring. Pluss-ledningen går først via en sikring (som kan være felles til flere lamper/apparater) og så gjennom en bryter. Ved feilsøking bruker vi elimineringsmetoden. Dersom for eksempel pæren til lanterne er i orden kan feilen i praksis enten ligge i selve lanternen, i bryteren, i sikringen eller det kan være brudd i tilførselsledning(e). Vi pleier å begynne med å sjekke om det er strøm frem til kontaktpunktene på lampen. I dette tilfellet er det ikke det. Vi går videre til å sjekke sikringen slik det er angitt i forrige punkt. Om sikringen er i orden fortsetter man feilsøkingen. Det kan også være brudd på minus-ledning.



- Du kan måle spenningsfall. La oss si at du har et batteri til baugthruer, som du synes fungerer dårlig. Da kan du først måle utgangspunktet til ledningene som går til thrusterbatteriet, og så måle hvor mye som kommer frem. På den måten kan du finne ut hvor mye som forsvinner underveis og eventuelt forsterke ledningene.

- De fleste instrumenter har, i tillegg til å kunne vise motstand (ohm), en summerfunksjon. Det vil si at instrumentet gir fra seg en akustisk summelyd når det er forbindelse. La oss si at du har en bryter du ikke er sikker på om er i orden. Da kan du holde pinnene mot kontaktpunktene og slå bryteren på og av. Om den fungerer vil instrumentet summe når bryteren er i på-stilling. Du kan også bruke en summer dersom du skal kontrollere om en sikring er røket eller ikke. Det er viktig at du ikke skal bruke ohmmeteret/summeren på et anlegg med strøm på. Bruk voltmeter til feilsøking med strøm på, summeren ved feilsøking uten strøm på anlegget.

Batteri og dynamo

Et multimeter er svært nyttig når du skal kontrollere lading og sjekke tilstand på batteri.

Ladespenning fra dynamo eller 230 volt batterilader skal ideelt være 14,4 volt målt direkte på dynamo/lader (Noen typer batterier skal ha lavere spenning, blant annet Gel-batterier).

Et friskt batteri holder knapt 13 volt uten belastning. Oppgitte verdier er for «vanlige» syrebatterier. Litt annerledes på AGM- og Gel-batterier.

Under lading (via 230 volt lader eller dynamo):

- 13,5 volt: Batteriet tar mye strøm (vanlig ved start av lading)
- 14,0 volt: Batteriet begynner å fylles opp
- 14,4 volt: Batteriet er fulladet og i god stand

Ved forbruk uten lading:

- Cirka 12 volt: Alt i orden, friske batterier
- 11,5 volt: Lav kapasitet, eller stort forbruk
- 11,0 volt: Synker spenningen under 11 V ved jevnt forbruk må vi lade
- 10,5 volt: Meget stort forbruk. Farlig lav spenning. Batteriet kan være ødelagt

Ved hvilespenning (uten lading og forbruk):

- 12,7 volt: Fulladet
- 12,3 volt: Halv kapasitet
- 12,0 volt: Cirka en tredjedel igjen – kritisk, må lades umiddelbart
- 11,7 volt: Ved denne spenningen, eller lavere, er batteriet flatt eller ødelagt.

Tangamperemeter

Et tangamperemeter kan være et godt alternativ til et multimeter, og i stor grad har de også de samme funksjonene. Enkelt sagt kan vi si at hovedfunksjonen til et multimeter er å måle spenning (volt), mens hovedfunksjonen til tangamperemeteret er å måle strøm (ampere). Et tangamperemeter har en «klype» som tres rundt en av de strømførende ledningene. I praksis vil det i båt gjerne være rød pluss-ledning.

Instrumentet vil da vise hvor mye strøm som brukes. Instrumentet er veldig nyttig ved feilsøking på det elektriske anlegget. Blant annet til å finne frem til hvilke ledninger som er strømførende. Du kan enkelt måle forbruk til et bestemt apparat. Også praktisk for å avsløre strøml lekkasjer, for eksempel om batteriene tappes ned uten at det er forbruk.



Favoritthavn Bergen

- utdrag fra Arnulfs artikkel i magasinet Båtliv i 2008 -



Arnulf Wibe

Arnulf Wibe solgte alt han hadde for å bli en lykkeligere mann. For pengene kjøpte han stål båten DOFFEN, og sammen gjorde de norskekysten i et halvt år. Med start i Oslo snudde han ikke skuta hjemover før han nådde Lofoten. Arnulf holdt hele tiden Båtlivs lesere oppdaterte på våre nettsider om hvordan turen gikk, og hans blogger er noen av de mest leste sakene vi har hatt på nett.

Arnulf bedyrer at han ble både lykkeligere og mer ydmyk til folkene langs Norges langstrakte kyst. Hans erfaringer bør deles med andre, og derfor har vi bedt Arnulf rekapitulere en del av opplevelsene. Gjennom hele 2009 vil han komme med tips og råd rundt utvalgte favoritthavner langs norskekysten opp til Lofoten.

Du kan også gå på våre nettsider og søke opp Arnulfs blogger på www.batliv.com.



ARNULFS BESTE HAVNER: Vågen i Bergen

Endelig Bergen, halvveis fra Oslo til Helgeland, og hviledag! Vi sørger for å komme tidlig på fredag ettermiddag, fordi vi trodde øyvringer og andre glade lakser ville komme i stim med båtene sine inn i Vågen for å nyte sjølivet der i helga. De drøyt 600 meter gjestebrygge er allerede fylt med to lag båter kl 1400. Antares, som vi reiser med, er relativt stor (57 fot), flatbunnet og uten baugpropeller, så skippern skulle ønske han hadde enda mer erfaring i å manøvrere henne. Båtene som ligger langs kaiene er stort sett for små å legge seg utenpå. Da viser gjestfrie kystfolk seg fram. To båter som hadde planer om å gå om en stund, hiver laus fra kaia for å gi plass til en langveisfarende østlending som virker nølende! En fantastisk gest som jeg ikke er vant til øst for Lindesnes.

Vel fortoyd ser vi at den ventede stimen av motorbåter uteble. Den gale antagelsen viser seg å være mer virkelighet før og etter sommerferien. Det er nemlig en vesentlig forskjell på å ligge i Vågen midt på sommeren enn det er om våren og høsten, som jeg tidligere har erfart med bl.a. «Doffen». Om sommeren er det mange langveisfarende båter samt utenlandske turister som dominerer sentrumbildet. Baksiden av den medaljen er småkriminelle, tiggere, flaskesamlere etc som fordrer en god sikring av båten når den forlades og når man sover. To uker før mitt besøk ble en familiebåt lettet for mange verdisaker mens familien sov.

Utenfor sesongen er trengselen generelt noe mindre på Bryggen, men tidvis mye større langs brygga. Og språkøret



Arnulfs tips:

Gjestehavna i Vågen har ca 650 meter gjestekai – langs Bryggen, rundt Torgutstikkern og noe ved blomstertorget/ fisketorget. Kr 125,-/250,- eks strøm pr natt for Antares (over/under 15 m). På dagsbesøk slipper du unna betaling inntil et par timer. Bare Zakariasbryggen/Torgutstikkern har

strøm, men resten har vann. (www.bergenhavn.no/fritidsbaater.html) Private gjestehavner finner du i Sandviken og på sørsiden av Nordnes (Nøstet). Du kan fylle drivstoff i Vågen, men prisen er betydelig høyere enn bunkerstasjoner like i nærheten.

må da fange opp dialektvariasjoner i stedet for språkvariasjoner. 17. mai i Vågen kan være et eventyr. Du har orkesterplass til opptoget bare flybridgen din er høy nok og det er flo sjø. Bli du fasinert av buekorpsene kan du se dem i repriser, for de går runde på runde. Når vannet er lavt, kan du bli avslørt. De hundrevis av mennesker som alltid går langs bryggen og beskuer båtene får et godt innblikk i hva som befinner seg av etterlatenskaper og elendighet på flybridgen. Et båtliv består ofte av mye god mat og drikke og mindre av mosjon. I Bergen har du en fantastisk mulighet til å få mosjonert både hjertemuskelen og pubmuskelen. Det anbefales en tur med Fløybanen til topps. Der oppe kan du kanskje få øye på båten din i Vågen før du tar deg en spasertur videre oppo-

ver i fjellet langs nydelig tilrettelagte turveier. Det er også godt skiltet for å gå hele den praktfulle veien med panoramautsikt hele veien tilbake til gjestehavna, via den vakre Skansen og ned smugene i gamlebyen. Vel nede på Bryggen er det mange muligheter til en velfortjent mosjonering av pubmuskelen. Men den anbefalingen gjelder kun for de som reiser uten barn ombord. Barna fortjener heller en tur til akvariet eller en dukkert i sjøen. Da kan en tur med den originale "baljen" Vågen ut til Nordnes anbefales. Den bringer dere fra brygga ved fisketorget og ut til det naturskjønne neset som både har badeplasser og det berømte akvariet.

Bergen har rett og slett alle muligheter og tilbud for enhver båtturist!



LØRDAG 27. JUNI 2009: Hvildeg i havn. Skippren tok en fjelltur på Rundemanen og Blåmanen i steikende varme. De to matrosene Stian og Andreas var på fjelltur, museumsbesøk og bytur hele dagen. Veldig hyggelig besøk av ekteparet fra Bones i Bergen, som kjøpte min tidligere båt «Doffen» for drøyt 2 år siden. Planen var at de skulle komme med Doffen til Vågen for å få tatt et artig bilde, men litt disefusk gjorde at båten måtte gjøre vendereis og de måtte bruke den kjedelige landeveien.

Barndomsvenn Atle mønstrer på som matros kl 1500. Seilbåten «Oyster» fra Guernsey kom fra Shetland, 72 fot og aldeles nydelig. Mannskapet på 5 var fra fem forskjellige nasjoner. De ble glade for å bli tilbudt eneste mulige plass for den lange båten – utenpå Antares. Felles ankerdram på Antares akterdekk. De ønsket guiding til forskjellige puber i byen, men kom seg aldri lenger enn til Sjøboden, som bare lå 50 m fra båten. Skipprens mobiltelefon ble stjålet i den sterke trengselen på det sjarmende skjenkestedet.

Utdrag fra "Antares" dagbok, på sommertur til Helgeland.

Skipskost: **Ramsløk**

- Ole Larsen-

Jeg møtte en kar fra Asker i vinter som var mer enn middels interessert i spislige vekster i naturen. Han hadde Ramsløk som en av favorittene og fortalte at den vokser ofte i kystnære strøk i mai-juni. Den vokser også villt i løvskog på Østlandet og oppover kysten av Møre og Romsdal.

Mange steder er skogbunnen helt dekket av Ramsløk, han mente at det går ikke an å ta feil, det ligger en svak hvitløkseim i luften der de vokser, og plukker man, kommer virkelig hvitløkslukta.

Han fortalte at det er en svært vanlig plante i Asker, og Arnulf kunne fortelle at han hadde funnet den på Håøya.

Ramsløken skal være svært anvendelig og skal gjøre seg godt som Ramsløk-pesto, i Ramsløk-smør, Ramsløk-salat, Ramsløk-olje, Ramsløk i tomatsuppe, i potetpurre, i eggerøre som gressløk, i salat, som tilsetning i brød osv.

Det ser ut som om bare fantasien setter grenser.

Hvis det er lenge siden man har vært hos «Specsavers», og man er klønete i tillegg, kan den forveksles med Liljekonval - blader, men de som kjenner planten mener at dette ikke bør være noe problem.

Liljekonval lukter ikke hvitløk. (Liljekonval inntak fører til alvorlig hjerterytmeforstyrrelse) Studer bildene og bruk nesa !



«Ramsløk var vikingenes hvitløk»

Og som Jokke i Pondus ville ha sagt:
Til ramsløk-retter passer det best med en kald øl !



NMSK profilering

Medlemseffekter

Bestilles gjennom post@nmsk.no eller til klubbens kasserer, eller kjøpes på samlinger. Det er subsidierte priser på produktene. Hvis varene må sendes pr post, kommer porto ekstra på oppgitte priser. Betalingsmetode avtales ifm. bestillingen.

Vimpler

Liten vimpel: 35 x 70 cm, kr 150,-
Stor vimpel: 65 x 130 cm, kr 500,-

Kunde:NMSK



Picue skjorte

(med NMSK merke på brystet)
Størrelser M, L, og XL
Pris: kr 200,-



Fleecejakke

(med NMSK merke på brystet)
Størrelser M, L og XL
Pris: kr 400,-



Rekruttering

Det finnes mange flotte-, særpregede- og noen slitne båter langs hele norskekysten - med eiere som gjerne kunne tenke seg et felleskap i stoltheten over sin båt-, sin kunnskap og sitt arbeid med båten! Vi som allerede er medlemmer kan fortelle dem at NMSK arbeider for bevaring og bruk av, samt kunnskaper om historien til eldre og særpregede motorfartøyer som representerer kystens historie.

Skøyteklubben er inne i en veldig god steam nå for tiden. Med de nye vedtektene har *mange* sett potensialet i at vi *reelt* kan bli en landsdekkende forening. Jfr også initiativet om etablering av lokalavdeling på Vestlandet!

Klubben utnytter Facebook, og vi jobber med en ny hjemmeside, der vårt unike båtregister presenteres. Vi har allerede informasjon og bilder av mer enn 500 unike båter som er- eller har vært medlemsbåter i NMSK. Dette skal ut på vår nye web/hjemmeside nmsk.no i løpet av året.

Styret i Norsk motorskøyteklubb oppfordrer alle medlemmer til å spre informasjon og engasjement om klubben og dens formål til flest mulige. Vi kan da bli enda større, og gi oss selv og andre enda større glede og engasjement for våre særpregede båter!

Navigasjon

Værtegn - utdrag fra artikkel på www.redningsselskapet.no «sikker til sjøs»

Tekst: Sofi Lundin (med god hjelp fra Eli Kari Gjengedals bok «Værtegn i Norge») Foto: Sofi Lundin

Superdatamaskiner hjelper i dag meteorologene med å produsere sannsynlighetsberegninger for været basert på målinger og observasjoner. Selve hjernen bak værrapportene i Europa ligger i England. «European Centre for Medium-Range Weather Forecasts» (ECMWF) heter regnesenteret, som er på størrelse med flere håndballbaner.

Værvarsling er imidlertid ikke bare forbeholdt meteorologene. Enhver kan lære seg å spå været ved å se på tegn på himmelen, havet og i naturen.

– De gamle værprofetenes kunnskaper og observasjoner er ikke noe vi skal kimse av. De er tross alt en del av vår kulturarv. Når det er sagt, er det viktig å skille mellom værtegn og værtegn. Noen er vitenskapelige, andre bør en nok ta med en klype salt, sier Eli Kari Gjengedal.



Værtegn for sjøfolk

Fra gammelt av, før Meteorologisk institutt kringkastet sine daglige værmeldinger, måtte båtfolket tyde værsignalene selv. Ingen kunne si sikkert hvordan været ville bli, men enkelte tegn ga indikasjoner. Gjengedal, som er utdannet akvaingeniør og oppvokst ved Nord-Europas lengste fjord, Sognefjorden, er overbevist om at kunnskap om værtegn er noe enhver sjøfarer bør ha.

– For båtfolk betyr frisk bris betydelig mer enn det gjør for oss på land. Plutselig er det ikke dekning, og «værappen» slutter å virke. Da er det en trygghet å kunne spå været på egen hånd, sier Gjengedal og legger til at det er viktig å gjøre seg godt kjent med lokale forhold. Mange værtegn varierer, alt etter hvor man befinner seg i landet.

«Bue om aften en vandrer vil glæde. Bue om morgen gir varsel om væde». Når solstrålen skinner på regndråpene, reflekteres lyset i alle spekterets farger, og vi ser regnbuen. I forbindelse med regnbuen får vi gjerne værromslag.

Havtegn

– Havet er sjefen. Hvis det blir varmere i havet, blir det varmere i luften, og da ser vi endringer rundt oss. Havet dirigerer alt som skjer, også atmosfæren, sier hun.

Flo og fjære er viktige fenomener. Dette hører sammen med månefasene. «Stor flo spår styggvær, stor fjære gir godvær», sies det. Det blir også sagt at nedbøren vil øke mens sjøen flør, særlig i vestlig og nordvestlig vær. Et godt havtegn kan være: «Vestavind bringer vann i sin hånd, vind fra vest passer folk flest best».

Fargen på havet sier mye. Jo grønnere farge havet har, desto større sjanse for en værendring. Ser en at det skummer seg på toppene i flatt vann, vil det sannsynligvis bli uvær. Hvis stille sjøflater blir svartflekket, kommer regnet. Dette henger sammen med at når vinden øker i styrke, dannes det flekkete mønster på den stille vannflaten.

Himmelen avslører

En klar og lyseblå himmel varsler godvær. Er himmelen derimot dyptblå, er det tegn på værromslag. En rød morgenhimmel er ofte et dårlig tegn. Derimot er en rød kveldshimmel et tegn på at morgendagen blir fin. Det heter: «Morgen rød, aften bløt, aften rød, morgen søt» eller «aftenrøde gjør en god natt, men morgenrøde drypper på hatt». Vi finner lignende værtegn også i Tyskland og England.

Skyene er også gode værvarslere. En voksende kumulussky som blir som en blomkål på en varm sommerdag, er et tegn på byger og torden. En frontsky som kommer inn med høydevinden gir regn når den passerer. «Skyer på himmelen en lummer sommerdag gir byger før kvelden». «Ender en fjørsky (tynne skyer av iskrystaller) opp i en tupp, er det ofte tegn på uvær».

Noen steder ble det sagt at «vær båten» er en godværssky som ligger høyt oppe i atmosfæren. Høydevinden former skyene som topper seg som bølger på himmelen. Vær båten varsler vind i den retningen «båten» peker.

Nest sist

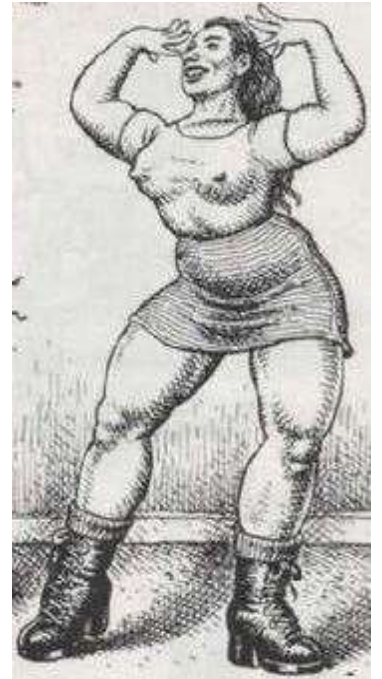


Bistand til trykking av Skipperposten?

Lisbeth Waldem har trykket Sklpperposten for oss gjennom jobben sin i noen år, men melder at det blir slutt i løpet av året.

Er det noen av våre medlemmer som har kontakter som kan bistå oss i fortsettelsen.
Har dere noen gode kontakter som dere vil anbefale?

Vi håper på en løsning som gir samme kvalitet som vi har i dag, og som ikke er veldig kostbar for vår begrensede klubbkasse! .



Anna fikk hør at bestefarn akkurat var død.....
Å skyndte seg heim til bestemora for å trøst a, samt hør korsn n bestefar døde.

Den 93 år gamle bestemora førtell at bestefar døde av hjerteinfarkt da dæm hadde sex søndag mårran. Anna meint det kunne være litt riski med sex i dærres høge alder. Bestemora førtelle at dem allti hadde å ha rolig sex søndag morgen etter kirkeklokkan. Det var inn på ding og ut på dong. En tåre blir tørket fra bestemors kinn, og så sei hun videre at hadde det ikke vørre for denj helsikes isbilen kom kjørans førbi hadde bestefar fremdeles vørre i live!

NMSK på Facebook

er den raskeste veien til siste informasjon om Norsk motorskløyteklubb

(Vår hjemmeside nmsk.no er desverre ennå ikke helt på plass).



OHo Alma e rasaner når ho møte han Anton i døra. Det osa brennvinn av han og skjortekraven e full av leppestift. Ho tar hoftegrep...nagla han med blekket og fræse...

- Æ antar at du har en jævla god grunn før å komme sjanglanes heim nu klokka seks om morran ??

- Klart æ har...sei han Anton. - Æ e diævelsk sulten...e frokosten klar ??

MEDLEMSAKTIVITETER

- 26. mai - Bryggefest på Maritim i Oslo
- 1 – 3. juni - Hurum trebåtfestival
- 3. juni - Havnelangs i Oslo
- 15 – 17. juni - Hardanger trebåtfestival
- 19. – 22. juli - Forbundet Kystens landsstevne i Haugesund
- 2 – 4. august - Risør trebåtfestival
- 23 – 26. august - Ulsteinvik trebåtfestival
- 14–16. september - NMSK høstsamling i Horten

STYRE OG STELL

NMSK styre 2018-2019:

Styreleder:	Thomas N Bjønness	tlf 90529911, e-post thomas@trendegfrisk.no
Styremedlem:	Arnulf Wibe	tlf 99598964, e-post arnulf.wibe@online.no
Styremedlem:	Ole Larsen	tlf 41490530, e-post dr.olemurer@gmail.com
Styremedlem:	Eivind W Robertsen	tlf 91884946, e-post ew-rober@online.no
Styremedlem:	Jorun Krüger (ny)	tlf 48047966, e-post jorunc@combitail.no
Styremedlem:	Herman Waage (ny)	tlf 92265225, e-post herman.waage@sdvbutikk.no
Styremedlem:	Ottar Joakimsen (ny)	tlf 95899640, e-post ottjo07@gmail.com



Senjahav sett fra Antares gjennom nettet på en laksemære, nær Florø 2016



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Drammensveien 208, 0277 Oslo

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