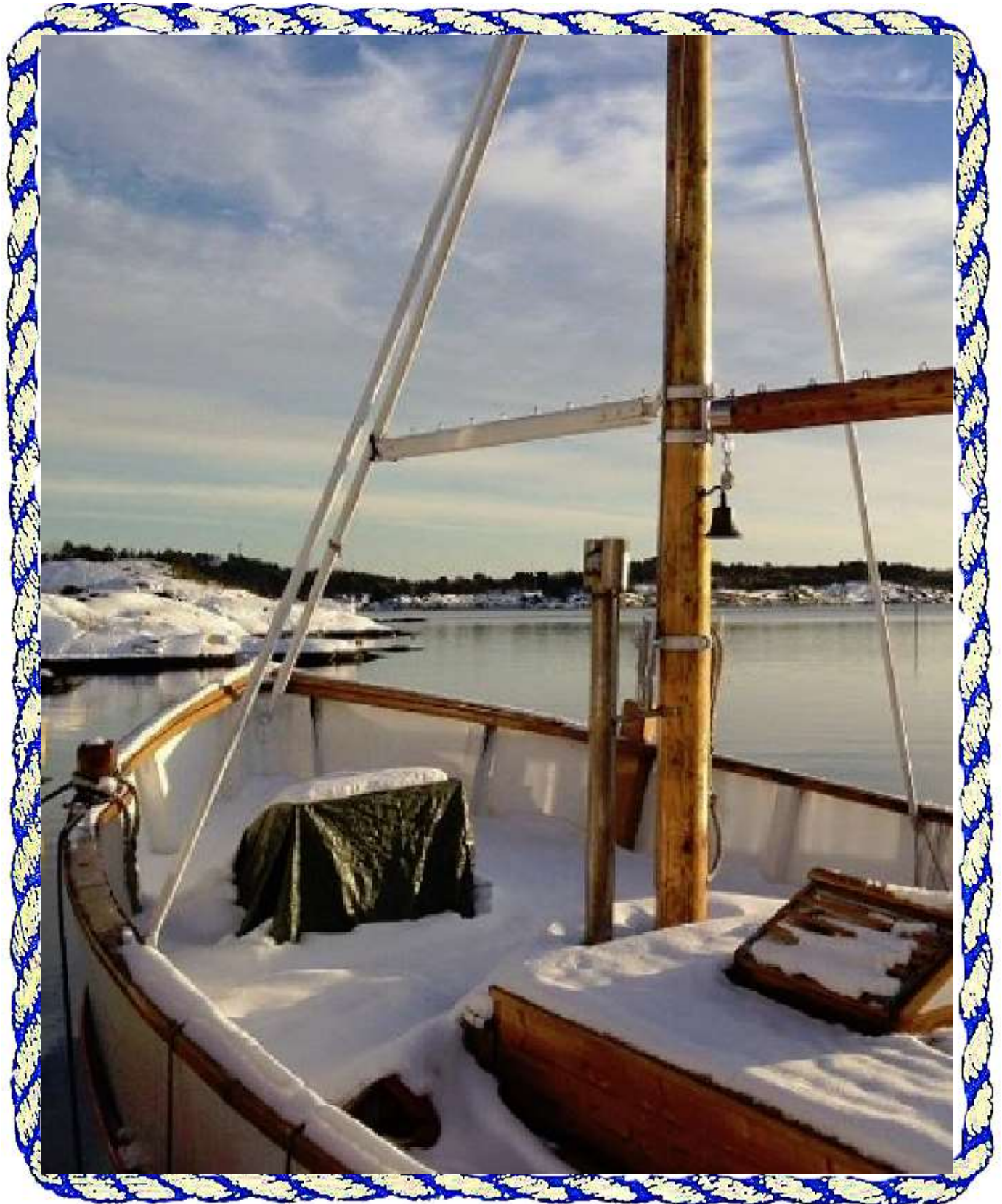




SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Mars 2016



www.nmsk.no

SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



Redaktør Arnulf Wibe
arnulf.wibe@online.no



Forsidebilde: skøyta Ronja i vinterskrud

Innhold

s 3	Formannens hjørne
s 4-6	Langs norskekysten sommeren 2016
s 7	Om alt som kan gå galt
s 8-9	Lut-råte
s 10-11	Forlis i is
s 12-13	Stella – en medlemsbåt i NMSK
s 14-16	Fra nordlandsbåt til motorskøyte
s 17	Ferievær
s 18-19	Knuter – «kuntepikk og pålestikk»
s 20-21	Maritim ordliste
s 22	Navigasjon
s 23	Nest sist
s 24	Styre og stell

Formannens hjørne

Hva er det med havet som er så tiltrekkende, som får voksne menn og kvinner av alle aldre, til å lengte ut mot det store blå? I 1895 startet Joshua Slocum (1844-1909) på det som skulle bli verdens første kjente soloseilas jorden rundt i båten «Spray». Båten hadde han fått som vrak av naboen, og etter soloutført totalrestaurering ble skuta sjøsatt. En imponerende bragd å seile alene rundt kloden med datidens teknologi, eller mangel på sådan. Menneskene har vært avhengige og tiltrukket av havet siden tidenes opprinnelse, og mange av klubbens medlemmer kjenner seg igjen i denne lengselen. I takt med at været blir varmere blir båtfolket yre, hungrende etter å sjøsette de landsatte eller kaste trossene og forlate vinterhavna.

Årets årsmøte er vel overstått. Eli Nilsen kommer inn som erstatning for Lasse Berger, som trakk seg etter flere år med fin innsats. For øvrig ble det ingen utskiftninger, og tilbakemeldingene fra årsmøtet vitner om styret fortsatt har medlemmenes tillit. Gode ideer til nye og tidligere benyttede «havner» for høstsamling og andre arrangementer ble diskutert.

Den etterfølgende årsfesten ble en stor suksess i år igjen, med tett oppunder 50 deltagende på styrhuset. Maten smakte nydelig, etter mange timers innsats av bysse gutter og bysse jenter som virkelig imponerte. Kveldens trubadur Kenneth Eriksson fra Fredrikstad spilte både nytt og gammelt, og alle som ville fikk muligheten til å svinge på skinkene. Kveldens høydepunkt for min egen del var da jeg totalt uventet, men særdeles hyggelig, fikk klubbens Hederstegn-plakett overrakt fra medlemmer i den meget eksklusive lille gruppen av tidligere Hederstegn mottagere. Jeg setter utrolig pris på overrekkelsen og gleder meg til å montere denne i båten.

2016 bringer mange hyggelige arrangementer for klubben. Vi starter med medlemsmøte 22.april, og vi forsøker å legge dette opp som et førstehjelpskurs med ekstern kursholder. Mer info kommer. Deretter blir det den tradisjonelle bryggefesten på Maritim den 28.mai.

3.-5. juni er det Hurum trebåtfestival. I løpet av sommermånedene oppfordrer vi medlemmene til å møte hverandre underveis, og dersom noen har lyst til å arrangere uforpliktende «treffsteder og –datoer» håper vi dere tar kontakt med styret så vi får videreformidlet dette.

3.-6.august er det Risør Trebåtfestival, hvor blant annet undertegnede skal demonstrere klubbens maskinklenodie Ferdinand, samt være speaker på motorbåtdefileringen og holde havnevandring.

13.-14.august er det Kragerø Havnefestival og Kragerø bys 250 års jubileum. Også her skal Ferdinand dunke taktfast til ivrige tilskueres beundring.

27.-28.august er det NMSKs høstsamling. I år tar vi sikte på å leie Messa på Håøya igjen, slik vi har gjort tidligere.

3.september ser det ut til å bli Akershusstevne igjen, og jeg håper mange av klubbens skuter har lyst til å ta turen til Akershuskaia denne lørdagen.

Deretter følger de vanlige høstarrangementene våre; medlemsmøte i løpet av september/oktober, og Sildebord den 26/11. Jeg gleder meg stort til å treffe flest mulig av dere i løpet av sesongen, men først av alt kommer båtussen så skuta blir klar til nye tokt. Ship o'hoi ramsalte skipperne og skipperinner...



Langs kysten sommeren 2016

«Vil du være med, så heng på»

- Arnulf -

I novemberutgaven av Skipperposten i 2015 ble «*Sjøreise til kyststevnet i Bodø 2016*» introdusert. Her følger en nærmere utdyping av planen, så langt som den er kommet i mars 2016:

Fjorårets deltakelse på Forbundet kystens landsstevne i Sandefjord ga en god motivasjon til også å oppleve dette årets landsstevne, som foregår i Bodø. Byens promotering av stevnet var knallgod, og min egen opplevelse rundt Bodøs forrige stevne i 2006 (fem måneders kystreise med Doffen), var nok til å vurdere en gjentakelse 10 år etter.

Karsten Myhre med Senjahav og undertegnede med Antares konkluderte med at en langsom sjøreise fra Oslo til Bodø kan være den perfekte starten på en enda en fantastisk sjøreise opp og ned langs kysten på Vestlandet, Trøndelag og Nord-Norge. Vi ønsker å nyte norskekysten i fulle drag –*sammen*, når det er fornuftig og ufornuftig. Og litt hver for oss når havner, vær, sjø, venner og bekjentskaper frister mer. For strekninger som kan være utfordrende gjør vi faste avtaler om samseiling. Vi må også ha en avtale om at hvis vi trenger å ha framdrift i perioder med relativt dårlig vær, så kjører vi sammen. Når vær og sjø utvilsomt er dårlig, holder vi oss i havn. Det må vi *alltid* ta oss tid til! Så hva ønsker vi å oppleve?

Selv om NMSKs medlemsmasse har et tyngdepunkt i Oslofjorden, så har vi også en god del medlemmer spredt langs den «virkelige» kysten fra Lindesnes til Nordkapp. **På denne turen har vi et sterkt ønske om å treffe flest mulig av dere!**

Bli vi invitert innom *deres* hjemmehavn? Eller har noen av dere lyst og anledning til å samseile med oss *noe* av strekningen?

Det foregår svært mye langs kysten om sommern! Så mye at vi neppe vil klare å oppleve halvparten selv om vi tar en tilsvarende tur de neste ti årene. Noe har vi lyst til å blinke ut som kan passe inn i vår grove tidsplan. Det første er **Hardanger trebåtfestival**, i Nordheimsund. Det innebærer at kysten fra Oslo til Lindesnes får liten oppmerksomhet. Vi ønsker å passere Lista og Jæren så raskt som vær og sjø tillater, uten stress. Fra Stavanger (og en kveld på Kardinal pub?) har vi god tid til Karmøy og Haugesund. Derfra klarer vi den muligens «humpete», men korte strekningen over Sletta før vi kan nyte områdene i Bømlafjorden og den vakre Hardangerfjorden- innover til Nordheimsund. Etter festivalen kan været bestemme om vi tar turen vestover til de spennende småplassene rundt Bømlo eller om vi går en raskere vei til Bergen. Bergen er en typisk havn der mye kan oppleves over flere dager, og er vel egnet til av-/påavmønstring av mannskap. Fra Bergen går turen innaskjærs til det unike og anderledes øy-området Sula, nord for Sognesjøen (ytre Sognefjorden).





Videre kan vi håpe at vær og sjø tillater besøk innom Bulandet/Værlandet, før vi fortsetter innaskjærs og møter det historisk mangfoldige øyriket rundt Florø. Derfra er det heller ikke så langt å gå innaskjærs til området sør for Stadt. Til dit bør vi ha timet oss inn i forhold til værmeldingen for passeringen av Stadt. Uansett kan opplevelsene være flotte i området Måløy–Selje hvis vi må ligge noen dager værfast.

Hele strekningen mellom Stavanger-Bergen-Selje har daglige ruter med hurtigbåter som anløper store og små steder. Det bør gjøre det enkelt for oss med mannskap som ønsker å bli med på enkelte strekninger.

Nord for Stadt venter Sunnmøringene oss i Ålesund – en by vel vært å ligge i havn og hvile noen dager. Videre nordover kan dagsetappene bli litt lengre. Vær og sjø bestemmer. Hustadvika



kan skremme, men både innenfor og utenfor leia finnes fantastiske havner og plasser. Ona, Bjørnsund, Bud, Håholmen og Grip bør nevnes – før vi møter mylderet av øyer rundt Smøla, Hitra og Frøya. Jeg utdyper ikke mulighetene for opplevelser i Kristiansund som er meget kjent for sine mange artister som ofte samles på tilfeldige utesteder og jammer gjennom hele natta (har flere fantastiske opplevelser derfra, ja!)

Nordover Trøndelagskysten kan det virke som det er mer ørn enn folk, men alltid en havn å finne. Der møter du nesten hele befolkningen i løpet av en kveld, for alle må nedom havne for å sjekk om det er kommet spennende båter eller folk i løpet av dagen. Folda er kyststrekningen med flest båthavarier de siste par hundre år. Men her finner vi også mye av den mest spennende kysthistorien. Rørvik har flyplass og er et skille i kystnaturen. Her opplever jeg sterkt å nærme meg den fantastiske nord-norske kystkulturen. Folket er utrolig vennligsinnet og interesserte i besøkende som kommer kystveien. Øya Leka med sin okerfargede bergart, er en gjenværende rest a v det amerikanske kontinentet som sprakk og skilte seg fra Europa. Her er fuglelivet eventyrlig! Helgeland, verdens vakreste og mest



vennligsinne kyst for småbåtfolk, starter rett sør for Brønnøysund. Mine *fantastiske* maritime og mellommenneskelige opplevelser herfra, kan jeg skrive en tykk bok om! Men det blir seinere. Denne artikkelen runder jeg av med å antyde at Bodø og Svolvær er viktige mål på turen, og jeg håper å få godt vær og tid nok til flere uker med opplevelser der nord.

Harstad blir Antares vendepunkt denne sommeren (familie-/vennebesøk), mens Senjahav planlegger sitt vendmål på ...Senja!

«Vil du være med, så heng på»

Ryktene går i klubben, og vi har allerede fått nysjerrige forespørslers om muligheten for samseiling fra et par båter i klubben. Selvsagt er vi positive til det, og det har gitt ideen til å fortelle om muligheten til resten av klubbens medlemmer.



Tidsplan (grov):

29. mai – 9. juni	Fra Oslo til Hardanger
10. – 12. juni	Hardanger trebåtfestival (Norheimsund) http://www.trebaat.no
12. – 19. juni	området Hardanger – Bergen
20. – 26. juni	Sogn og Fjordane
27. juni – 3. juli	Møre og Trøndelag
4. – 13. juli	Helgeland (ca 9. i Sandnessjøen)
14. – 17. juli	Bodø – Kyststevnet
18. – 22. juli	(Antares i Salten og Lofoten)
23. juli – ca 1. aug	(Antares i Lofoten og Vesterålen/Harstad)
Ca 2. aug – 28. aug	(Antares langsomt hjemover)



Sååååå kaldt er badevannet!

Avstander:

- Harstad - Svolvær, 65 nautiske mil (nm)
- Svolvær - Bodø, 60 nm
- Bodø - Sandnessjøen, 95 nm
- Sandnessjøen – Rørvik, 80 nm
- Rørvik - Stokksund, 65 nm
- Stokksund – Hitra/Frøya, 45 nm
- Hitra - Kristiansund, 50 nm
- Kristiansund - Ålesund, 65 nm
- Ålesund - Måløy, 55 nm
- Måløy – Hardbakke/Solund, 65 nm
- Hardbakke - Bergen, 45
(= ca 700nm fra Harstad)
- Bergen - Stavanger, 100
- Stavanger - Mandal, 115
- Mandal - Oslo, 175 nm
(=ca 400 fra Bergen)



Træna! (Trænstaven bak)



Over Trænsfiorden



Fra Lovund til Træna



Nord-Trøndelag (Leka)



Herøy og Dønna



Midnattsol på Helgeland

Om alt som kan gå galt

- Ole Larsen -

Fortsettelse av historien «*Når uhellet er ute*», fra Skipperposten april 2015

Den første delen av historien sluttet med brann i båten.

Forsikringsselskapet var litt uvillig fordi jeg ikke hadde anmeldelseskvittering. Denne ville ikke politiet skrive ut fordi det ikke hadde skjedd noe straffbart.

Etter en uke hadde politiet ombestemt seg og sendte en anmeldelsesbekrefelse i posten. Så var vi i gang! Codan forsikring sa seg villig til å betale, men først måtte skaden takseres.

Jeg fikk avtalt med en takstmann som het Wiik, som var trebåtsakkyndig. I hvertfall litt. Han var hyggelig og sosial og vi hadde en givende båtprat. Han mente at båten absolutt måtte repareres, og helst av de beste i bransjen. Jeg tok en telefon til en kamerat som er snekker, men etter at han hadde sett på jobben meldte han pass. Det ble for stort.

Taksten kom noen dager etterpå og var på 70.000 kroner. Takstmannen anbefalte Sollerud Båtbyggeri & Slipp, som ligger et steinkast unna Maritim ved Lysakerelvas munning.

De var villige til å ta jobben, med et lite forbehold om prisen. Vi ble enige om at båten kunne ligge på plassen sin på Nesset vinteren 2014-15, og at de skulle reise fram og tilbake.

Det ble nok mange turer til Nesset den vinteren, men jobben ble topp utført! Alt ble 110 %, og regningen kom på 170.000 kroner, men denne «lille» justeringen godtok forsikringsselskapet Codan uten å blunke!

Yess!!! Nå kunne det bli Lesø –tur med NMSK!

(...og så feil kan man ta.)

Etter vårpussen skulle alt være klart for en liten tur til Oslo. Nyoverhalt motor innstalert og alt i orden.

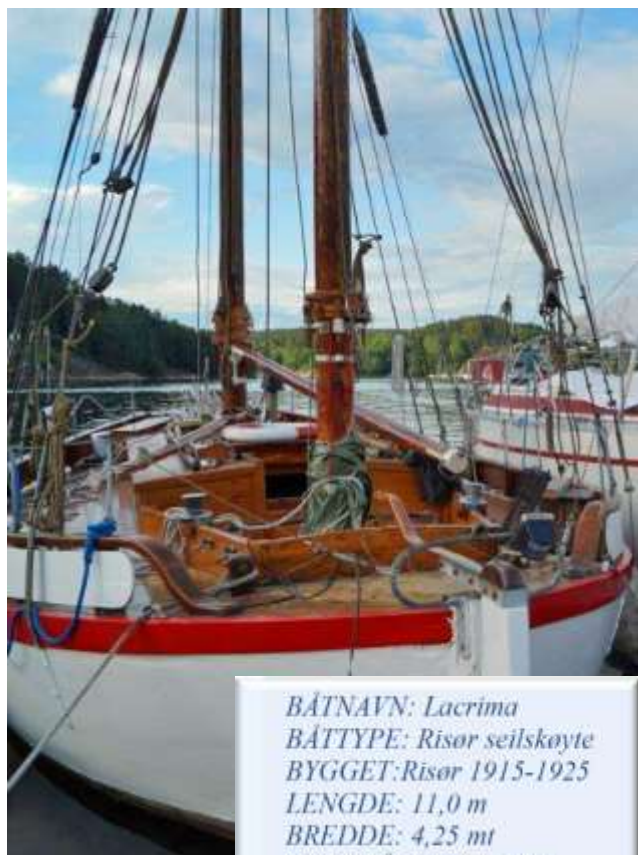
Junivær med sol og badetemperatur. Tok med kone, bonusdatter og snekkeren som ikke ville ta jobben.

Dette gikk upåklagelig. Vi tok en sving innom Operaen for å vise fram båten litt og skulle til Gressholmen for å spise.

Der var bryggefasilitetene ganske redusert siden jeg var der sist, så det ble Langøyene. Fin bade-, sol- og matstopp der. Så var det bare å dra tilbake til hjemmehavna på Nesset.

Båten startet uten den minste diskusjon fra Sabb-Mitsubishien. Det hadde begynt å båse opp litt fra sydvest, men gjør det jo nesten alltid på ettermiddagen på den tida av året.

Kort fortalt: Vi kom 500 meter fra land før den nyovermalte motoren ga opp ånden. Ingen ting av overtalelse virket. Den fikk diesel, men var DØD og vi nærmet oss klippene på Langøyene med expressfart!



BÅTNAVN: *Lacrima*
BÅTTYPE: *Risør seilskøyte*
BYGGET: *Risør 1915-1925*
LENGDE: *11,0 m*
BREDDE: *4,25 mt*
DYPTGÅENDE: *1,70 m*
MOTOR: *Sabb-Mitsubishi*
65 hk
RIGG: *Gaffelrigg, med*
storseil, mesan, fokk og
klyver.

Fortsettelse i neste nr.

Elektrokjemisk nedbryting av treverk

- En artikkel fra Fartøyvernsentrenes Fellesråd -

Lut-råte i trebåter skyldes ned-bryting av treverk forårsaket av lut dannet ved korrosjon av metaller. Lut (base) oppløser ligninet som binder treverket sammen. Treverket får et trådet utseende og mister helt sin styrke.

Årsaker.

Lut-råte og korrosjon av metaller er to sider av samme sak. Problemet er først og fremst knyttet til trefartøy i saltvann. Vi kan se innvendig i et fartøy at når jern korroderer (ruster) misfarges treverket rundt og det utskilles et gulhvitt salt. Nedbrytningen av treverket er i denne situasjonen langsom og i de fleste tilfeller til å leve med.

Ikke sjeldent ser en imidlertid kraftig nedbrytningen av treverket innvendig i akterstevnen, ofte ved hylse, skrog-gjennomføringer, jordingsplater og bolter.

Nedbrytningen kan ha flere årsaker. Som regel skyldes nedbrytningen den luten som dannes når to metaller er i kontakt med hverandre, enten direkte eller via en ledning. En typisk situasjon er at vi forbiner hylsen med en offeranode av sink. Dermed beskytter vi hylsen mot korrosjon. Imidlertid tæres sinkanoden bort, og det dannes lut ved det vi beskytter (katoden), i dette tilfelle hylsen. Jo større og jo flere sinkanoder vi bruker jo mer lut vil det dannes.

En annen årsak til lut-råte kan være den korrosjon av metaller som følger av strøml lekkasje fra det elektriske system. Ofte er fartøyets elektriske system jordet til yttersiden via motor eller jordingsplate. Hvis det er overledning fra + ledningen, og denne kommer i kontakt med en metall del som har forbindelse med båtens ytterside, enten direkte eller gjennom bunnvannet i båten, vil denne delen bli anode i en aktiv galvanisk celle. En slik strøml lekkasje vil tappe batteriene, men brukes båten ofte eller har en landstrøm med batterilader er det ikke sikkert at strøml lekkasjen blir oppdaget. Rask ødeleggelse av både metall og treverk blir resultatet.

Rustne jernbolter danner lut-råte med misfarging og begynnende nedbrytning av treverket som følge.

På samme måten kan kryptstrøm i jordingen til 220 volts landstrøm medvirke til rask korrodering av metaller og ødeleggelse av treverk.



Lut-råte ved ei gjennomføring. Treverket blir misfarget og blir til løse tråder. Vi ser også den karakteristiske saltutskillelsen.

Hva gjør vi?

Vi kan forebygge lut-råte på flere måter.

Vi bør begrense bruken av sinkanoder mest mulig. Prøv å gå ned en størrelse og se om anoden blir tært bort i løpet av en sesong. Beslag og gjennom-føringer i bronse trenger som regel ingen beskyttelse. Bruk heller en egnet primer til å male beslagene med.

Fuktig treverk akselererer lut-dannelsen. Slippsett årlig, la under-vannskroget bli ordentlig overflatetørt. Skrap og puss til en jevn overflate. Bruk primer hvor treverket er bart og hvor bunnstoffet er tynnslitt.

Reduser også fuktigheten om bord, for eksempel ved hjelp av avfukter. Dette vil også redusere rustdannelsen på jernbolter og beslag og den følgende lutdannelsen

Ved nymontering av hylser og andre skroggjennomføringer kan en prøve å isolere forskjellige metaller fra hverandre. For eksempel kan det legges en nylonskive under hodet til hylseskruene slik at disse ikke kommer i direkte kontakt med hylsen. Det kan også lønne seg å male og prime metalldelene under vann slik at kontakten med vannet og kontakten mellom treverk og metall blir minst mulig. Av samme grunn kan man også male treverket i hullene til skroggjennomføringene.

Ved nymontering kan man også overveie å bruke korrosjonsmessige stabile bronselegeringer som ikke trenger anodisk beskyttelse. Dette vil nærmest eliminere lutdannelsen rundt metallet.

Med hensyn til det elektriske anlegget bør en ha flest mulige ledninger i elektrikkerrør og generelt holde ledningene i best mulig stand særlig de som via lensepumpe har kontakt med bunnvannet. Når båten ikke er i bruk, og hvis det ikke er nødvendig med automatisk lensing, er det også en god ide å slå av strømmen via brytere på henholdsvis + og – på batteriet.

Et lukket elektrisk system, det vil si et system som ikke er jordet til utsiden av båten, vil løse problemet forbundet med strøml lekkasje. Det er fordi vi da fjerner minussiden i den strømkretsen som oppstår i



Her er gjennomføringa isolert med krympestrømpe og gummipakning. Boltene isoleres også fra godset.

tilfelle av en strøml lekkasje. Her skal man imidlertid være oppmerksom på at startmotor og flere følere ofte har jord til motor som igjen er forbundet med båtens utside via propellaksel, kjølevannsinntak og eventuelt fundamentsbolter. Det går imidlertid an å koble om de aktuelle følere slik at det ikke er jordet til motor.

I tilfelle man bruker landstrøm som er jordet om bord bør det monteres en skilletrafo som fjerner eventuell kryptstrøm i jord fra land.

Er treverket strukturelt svekket må det skiftes. Ellers kan det være en løsning å skifte deler av treverket og vaske det resterende med vann og eddik for å nøytralisere luten i det gjenstående treverket mest mulig.

Forlis i is

- En artikkel fra Skipperposten nr 1-2002 -

Forlis i is...

Høsten 1999 kjøpte Thorstein Næss en nydelig treskøyte på 44 fot. Skøyta er en av de man trygt kan kalle hytte på sjøen og oppfyller alle drømmer om en varm og tørr båttur, selv i oktober. Det er ikke nok sommer i Norge for en ekte båtentusiast.

Båten var godt vedlikeholdt, men allikevel tilbrakte de stolte eiere mye av den første sommeren til puss og oppgradering av utstyr.

Den ble flittig brukt de neste årene, og etter hvert kom både kunnskap og rutiner på plass.

Det utenkelige skjer...

En tidlig morgen i januar 2001 skulle Thorstein og en kamerat Olaf ta båten fra Oppgård båtforening i Bunnefjorden til Horten. Været var nydelig med noen få minusgrader, og havet lå speilblankt.

De slipper fortøyningene og med motoren durende som en malende katt, setter de kursen mot Nesoddtangen. Thorstein står til rors og studerer kartet for seilassen. Alt ligger til rette for en herlig tur. 20 minutter etter avgang går plutselig brannalarmen under dekk. Olaf tar roret, og Thorstein går ned for å ta en titt. Han kommer ned trappen og står til knes i vann.

Der står vekebrenneren og oser, og vannet skyller inn.

Her er det mye vann, roper Thorstein. Så sett på lensepumpene, sier Olaf. De går for fullt, og jeg tror ikke det hjelper, svarer Thorstein. Båten er allerede aktertung og skroget er mer enn halvfullt av vann. De setter kursen mot land og kjører full fart. Men vannet stiger forttere enn håpet, og skuta er raskt på vei ned. De rasker

med seg det aller nødvendigste og hopper om bord i gummibåten. Med mobiltelefonen påkaller de hjelp, mens de vemodig ser skøyta synke dypere og dypere i sjøen. Men flaksen er større enn forstanden, og den blir liggende med styrhustaket så vidt i overflaten.

Gummibåten er halvfull med isvann, og motoren ser ut som den er hugget i is. Bare tanken på å starte den er håpløs. Etter en halv time dukker politibåten "Vekteren" fra Oslo Havnepoliti opp, og de tauer skøyta inn på grunt vann. Der blir den liggende til dagen etter. Den blir så hevet og slept inn til slippen på Lysaker.



Skøyta

Hva skjedde...

Når båten kom på slipp, viste det seg at hele haugen og mye av forskipet var kuttet rett av i vannlinjen. Det ble klart at det var nattgammel is som var årsaken. Isen hadde vært så tynn at de to om bord ikke engang hadde lagt merke til at de faktisk gikk i den. Motoren er ganske høylydt om bord, så de hørte heller ingenting. Det er tvilsomt at båten gikk særlig mer enn noen hundre meter i isen.

Hva kan vi båtelere lære av denne historien... ?

Vi kan ikke si at man skal sjekke at det ikke finnes is. Om vinteren kan isen dukke opp hvor som helst på turen, og det

er faktisk ikke sikkert at vi ser den. En annen ting er at vi alltid må være forberedt på et forlis. Selv om det er utenkelig. Sørg for at utstyr og lettbåt er i orden, og tren på bruk og evakuering. Det kan være vanskelig å få familien med på en



Skøyta ble sikret ved å trekke den inn på grunt vann



Skøyta er idag restaurert og i full drift

forlisøvelse, men med riktig innstilling kan det til og med bli morsomt. Sørg for at flere i familien vet hvordan man bruker VHF i en nødsituasjon, og hvordan man stopper båten. Det er ikke sikkert at du er i stand til å gjøre det selv. For sikkerhet i vintermånedene kan løsningen være å utstyre båten din med ishud. En kledning som gjerne er laget i kobber. Den bør stikke ca. 30 cm under og over vannlinjen. Avhengig av båtens størrelse og fart, kan den med fordel gjøres større. Noe man bør tenke på hvis man er eier av en tilårskommen trebåt, er hvordan treverket ser ut der du skal sette på ishuden. Det er ikke morsomt når man har investert i dyr kobberhud å oppdage at man har lekkasje under den. Det er ikke mulig å ta den av igjen uten å skade kobberet. Man risikerer også at platene

løsner, dersom det ikke er nok hold i treverket. Det er også lurt å gi bordene som dekkes en omgang med bunnstoff. Slik unngår man at det gror under platene. Hvis man ikke har ishud, og heller ikke har tenkt til å sette det på, finnes det bare ett råd. Ta båten opp før det blir is på vannet, og sett den ikke ut igjen før våren er kommet.

Sjøen er herlig om vinteren, med et fantastisk lys og stillhet. Alene med de fineste ankringsplassene, og ingen som forstyrrer. Det er verdt å utvide sesongen, som vi alle er enige om, er altfor kort.

Av Kristin Stangebye

MS STELLA

Ex MS Haapet

En medlemsbåt i NMSK



BÅTNAVN: Stella
BÅTTYPE: Krysser
RIGG: Galeas
BYGGET: Flekkefjord 1947
BYGGEMÅTE: Furu på eik
LENGDE: 48 fot
BREDDE: 16 fot
DYPTGÅENDE: 2,0 m
MOTOR: Wickmann AB1, 50
hk semidiesel
KALLESIGNAL: LENX



SØKNADS-/REGISTRERINGSSKJEMA

Båts navn:	Stella	Reg. nr.:	AAY 732			
Båttype:	Krysser	Tidligere bruksområde:	Saltskøyte			
Lengde:	46 fot	Bredde:	16,2 fot	Dyptgående:	2 m	
Byggeår:	1947	Byggested:	Flekkefjord	Båtbygger:		
Byggemateriale:	Tre furu/eik					
Evt. riggtype:	Galeas					
Motortype:	Wickmann AB1	HK:	50hk	Gear type:	Skruv	
VHF:	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nei	Kallesignal:		Sekall:	

Historikk:

Båten ble bygd i Flekkefjord i 1947 og har gått mellom Oslo og Bergen med salt, i x antall år. Båten har hatt 4 eller 5 eiere inkl meg, forrige eier Jo Hanssen har pusset opp båten utvendig og innredet lasterommet. Jeg overtok båten 22.12.00. Har planer om å bygge nytt styrhus.

BILDE AV BÅTEN

Efternavn: Araldsen
Fornavn: Øgstein
Adresse: Kapellvei. 130A
Postnr.: 0493
Poststed: Oslo
Tlf. privat: 90822158
Tlf. arbeid: 22329696
Mobiltlf: 90822158
Overlevert av:

Godkjent/ikke godkjent av styret: 18, 9-11 19. Sign: F. Jay

Historien om en tidligere medlemsbåt i Norsk motorskøyteklubb "MIDTSIDEBÅTEN"

Skrevet av Øystein Haraldsen i 2002:

Båten har gått som fiskebåt for Hans og Håkon Nesvåg (rederi).

Den gikk deretter over til å frakte salt fra Oslo til Bergen, fra 1960 til 1970. Så ble dens solgt til privat bruk, til en ukjent eier som bare ryddet båten innvendig og brukte den som fritidsbåt.

Restaureringen ble først påbegynt i 1998 da Jo Hansæl kjøpte båten. Han la nytt- og hevet en stor del av dekket for å få ståhøyde i lasterommet. Ny skanseledning og slipt ned skroget. Innredet lasterommet til en stor salong med bysse og sittegruppe til fire personer, en dobbelt køye i forpiggen. Bad og dusj og WC. Ny vanntank på 850 liter og septiktank på 850 l.

Jeg fant båten på Hovedøya i desember 2000 og kjøpte den 22. desember. Båten ble liggende på Hovedøya til april, da jeg flyttet den til Vippetangen for å fortsette restaureringen. Jeg har revet det gamle styrhuset og bygd nytt, en del større, men beholdt stilen fra det gamle. Satt inn hydraulisk styring. Lagd kjettingbrønn og montert ny vinsj med nytt anker og ny kjetting. Reparert og sveiset dieseltank. Satt inn fryser og vaskemaskin. Nytt elektrisk anlegg 12V og 230V. Byttet 10 meter med rekkebord og skjøtet 6 rekkestøtter pga. råte. Pusset og oljet hele dekket og skroget. En del ting står igjen – som f.eks. mer varme før vinteren kommer for alvor. Men jeg bor nå i båten på Vippetangen og trives med det!

Eier før 1998: Johnny Skogsrød

Eier fra 1998: Jo Hansæl

Eier fra 2000: Øystein Haraldsen

Eier fra 2003: Steinar Hammerstad, som solgte båten i 2008
(til ukjent kjøper)

MF3
2006 SØKNADS-/REGISTRERINGSSKJEMA

Båten er: STELLA Båttypen: Fiskekøyte

Navn: Kragsør Båttid: 5 år Byggetid: 2 år

Lengde: 9,7' Bredde: 5 m Byggested: Lian

Kjøptid: 1947 Kjøper: Fjeldkøyte Selger: Hans Håkon Nesvåg

Byggesett: Furu og Eik

Et annet navn: (Har vært galeas)

Antall motorer: 1 Motor: 50 Båttid: 50

W: H: M: Kjøper: LEAUX Båttid: 50

Notat:
Båten har gått som fiskebåt for Hans og Håkon Nesvåg
I 1960-1970 fraktet Stella salt fra Oslo til Bergen
Etter dette ble båten solgt til en ukjent eier som ryddet den og brukte den til fritidsbåt
I 1998 kjøpte Jo Hansæl Stella fra Johnny Skogsrød
I Desember 2000 kjøpte Øystein Haraldsen Stella fra Jo Hansæl
I 2002 kjøpte jeg Stella fra Øystein Haraldsen

Utdannet: Hammerstad
Fornavn: Steinar
Adresse: P.b. 129
Postnr: 1325
Poststed: Lyraker
E-post: 97086131
Eiendomsnr: 67839030
MÅLSTED:
Dokumentnr:

2006 m. Øystein Haraldsen



Fra nordlandsbåt til motorskøyte

- Fra «Karløy bygdebok», med Arnulfs tilføring av foto -

«Fisket i ei overgangstid»

Det var åttringen og fembøringen som var fiskefarkosten i det kommersielle fiskeriet, både heime og borte, selv om også mindre typer kunne brukes.

Nordlandsbåten var utover 1800-tallet stadig blitt satt under debatt p.g.a. de mange drukningsulykker, og det blei gjort forsøk med å innføre nye, stødigere båttyper. I første omgang dreide det seg særlig om åpne

Listerbåter med sneseilrigg på 30-40 fot. I 1890-åra var det kommet noen av denne typen. Noen forsøkte å forbedre Nordlandsbåten ved å rigge den om fra råseil til sneseil, men dette viste seg ofte å være mindre vellykka, fordi båten blei meir ustødig. Båtene måtte gjøres dypere og breiere for å kunne tåle den nye seilføringa. Ett eksempel på at dette kunne gjøres, har vi fra Torsvåg, der Anders Johnsen bygde en fembøring om til skøyte.

Nærmere 1900 begynte man å sette dekk i de nye båtene, først for og akter, sia heilt dekk. Denne utviklinga fortsatte med stor styrke etter århundreskiftet. På få år var de største typer av Nordlandsbåten avleggs. Like etter 1900 kom motoren inn, og i løpet av det første 10-året etter århundreskiftet var de fleste seilskøyter blitt motorskøyter. Denne overgangen var noe av det mest revolusjonerende innen fiskeria som har skjedd i landsdelen, og den skjedde på svært få år. Var det noen som snakka om den trege og framskrittsfiendtlige nordnorske fisker? Forutsetninga for at omlegginga skulle kunne skje, var at det samtidig med de nye båttyper og motoren kom nye finansieringsmuligheter, som kunne tilfredsstillte det enorme kapitalbehovet som her blei skapt.

De nye båttyper som kom, var breiere og dypere enn Nordlandsbåten, og de var ofte bygd i kravell (klavert), mens Nordlandsbåten var klinka. Dette ga v trulig noe sterkere skrog. Især gjorde dekket sitt til at havet kunne erobres. Nå fyltes ikke båten av en uventa sjø.

Hvilke følelser som fylte fiskeren ved dette framskrittet, forteller Peder Dahl, Bratrein, i en avisartikkel i 1938: Tenk å slippe å ause ut sjøen, tenk å vite at en brottskavl ikke lenger kunne fylle båten! Det skapte en trygghetsfølelse som grenset til dumdristighet. Aldri har fiskeren vært så stolt som når han satte seil på sin fine, nye kravellbygde skøyte. Det var en gjæv og god tid. Med skøytene kom nye utfordringer. Det måtte drives meir



Nordlandsbåt på fiske



Åpen Listerbåt



Nordlandsbåt med sneseil



Fembøring

intensivt, for å forrente kapitalen. Skøytene åpna for nye fiskefelt på bankene, i Nordishavet og Nord-Atlanteren, som ikke var mindre krevende og farlig enn kystfisket i Nordlandsbåtens tid. Det krevdes meir kyndighet i navigasjon, og ca 1907 blei det holdt et navigasjonskurs i Langsund for å skaffe de nye skipsførere de nødvendige kunnskaper. I 1930-åra utgav lærer Viggo Ørstrand, selv sønn av en kjent skipper, ei Sjøveislære for fiskerne. Det måtte legges om til et nytt driftssystem for line og juksa, der skøytene blei moderfartøy. Fisket foregikk da etter amerikansk møster med doryer, 2-4 for



Fembøring

hver skøyte, med 2 mann i hver, mens kokk og maskinist fiska fra skøyta med juksa.

Doryfisket var et uhyre slitsomt fiske, især i den mørke årstid, og endte stundom galt. Også bruksmengden aucte. Hver dory hadde like mye line som en åttring, slik at bruksmengden blei 3-4 dobla. Garnbåtene satte dobbelt så mange garn i sjøen som fembøringen, men her foregikk alt fisket fra skøyta. Også i søkkenotfisket måtte det driftsendringer til med skøytedrift. Her kunne mannskapet reduseres fra 12 til 8.

Troms fylke lå godt an i denne utviklinga, og lå med 757 dekkafiskefartøy 1/1 1907, bare etter Møre og Romsdal. De 10 første motorfartøy var nå anskaffa, og nå kom motoren for fullt. I desember 1910 var tallet på motorfartøy i Troms 504. Men seilet var fortsatt hoveddrivkrafta. Motoren var regna som hjelp til framdrift i stille eller kontrari vær. Mange motortyper var dårlig utvikla, de var små og lett utsatt for havari. Dessuten var den tekniske kyndighet hos mannskapet

ikke stor. Med større og bedre motorer blei seilet etterhvert redusert til å støtte båten under drift på feltet. En stor del av båtene kunne finansieres ved lån i Statens havfiskefond, noe som vanligvis krevde kommunale garantier. Men endel båter måtte finansieres med private lån i sparebank, med pant i eiendom. Det ser ut til at Karlsøy tidlig fikk en nokså rikelig andel av havfiskelåna, trulig fordi kommunen allerede fra 1899 begynte å stille garantier. I tida 1899-1903 blei det gitt tilsagn om minst 7 lån i Havfiskefondet, men tallet var trulig en god del større, for oppgave mangler for 1901-02. Her lå Helgøy lenge på etterskudd, bortsett fra et havfiskelån som blei anbefalt av kommunen allerede i 1897 til Odin Figenschou.

Det er vanskelig å skaffe en skikkelig oversikt over de fartøy som var anskaffa før 1905-06, da Urædd kom i drift. Allerede før 1900 hører vi om endel seilskøyter og andre fartøytyper. Det aller første fartøy vi hører om, var en båt med kutterfasong og hus, som Jon Raste på Måsvær eide i 1888, visstnok en Listerbåt. Også Rasmus Hansen på Helgøy eide en Listerbåt, men vi kjenner ikke anskaffelsesåret. De første havfiskelån hører vi om i 1897, 2 i Karlsøy og 1 i Helgøy. Det første havfiskelån vi kjenner nøyere til, var til Duero av Hessfjord i 1898, skipper Johan Figenschou. Han fikk et lån på 400 kroner, mens båten var taksert til 920 kroner. Båten kan ikke ha vært stor, men den var av ny type og skulle være skikka til havfiske. Johan hadde ikke kommunegaranti, og måtte stille med 3 selvskyldnerkausionister fra nabobygdene. Lånet var rentefritt og avdragsfritt i ett år, deretter skulle det tilbakebetales over 6 år med 2 1/2 % rente. I 1905 blei obligasjonen rett-tidig innfridd, så Johan greide sine forpliktelser.

Andre fartøy som nemnes før eller omkring 1900, var en slupp Johan, eid av Edvin Figenschou på Kvalshausen. Søren Johansen på Sandnes eide i 1898 en åpen kutter Leif på vel 40 fot, og broren Konrad Johansen på

Rakkenes hadde en åpen kutter Solid . Disse blei solgt etter 1900 og dekksskøyter anskaffa. I Skipsfjord hadde Morten Jakobsen ei jakt til håkjerringfangst, Edvard Raste på Dāvøy hadde en åpen kutter med sneseil, og Hans Sørensen på Måsvær hadde en sneseilbåt av ukjent type. Ca 1900 hadde Laurits Wilhelmsen i Reinskar en dekksbåt, det samme hadde Odin Figenschou og Joakim Kristiansen på Helgøy, og dette året blei en dekksbåt, Harald , anskaffa av Julius Dahl på Bratrein. Det ledende distrikt var altså Langsundbygdene. I 1905 kjenner vi til minst 18-20 fartøy. I 1906 oppgis i begge sogn 28 dekksfartøy, foruten noen uten dekk. I 1907 var det i Ur'dd forsikra 37 fartøy til en verdi av 135.000 kroner. 10 av disse var fra Helgøy sogn (27 %), som altså lå noe etter Karlsøy. Året etter omfatta forsikringa 48 fartøy til verdi 185.000 kroner. Helgøys andel var nå steget til 40 %. Ca 1912-13 kan vi si at skøyteflåten var ferdig utbygd, med ca 70 fartøy, til en verdi av ca 1/2 million kroner.

I mellomtida var motoren kommet. Den første motoren i fylket var sett på Senjahavet i 1902, og vakte tilbørlig oppsikt. I 1907 kom den første i Karlsøy, når vi ser bort fra distriktslegens motorbåt. Det var den driftige veteranen Søren på Sandnes som fikk stipend for å reise til ei motorutstilling i Bergen. Her kjøpte han med seg en 10 hesters A lpha for montering i Jørdis på 48 fot. Dermed steig takstverdien fra 5.000 kroner til 7.500. Samme året fikk Edvin Figenschou motor i sin nye båt Asle. I 1908 fikk minst 3 nye seilskøyter motor: Vesle-

Anna av Bratrein, Renø av Rakkenes og Veslegutt av Stakkvik. Alle valgte Gideon motor. I 1910 er det oppgitt at av 68 fartøy hadde 42 fått motor, og ca 1914 var det regna med at motoriseringa av skøyteflåten var fullført.

Det var trulig et hell at overgangen fra småbåt til havfiskeflåte skjedde i ei oppgangstid, der særlig åra under 1. verdenskrig blei viktig. Stort sett gikk det bra med drifta, slik at de svære låna kunne nedbetales. I 1920 heitte det at med etpar unntak, var kommunen ikke blitt belasta med misligholdte Havfiskelån.

Nordlandsbåten var med dette gått av bruk. Også de mindre typer blei gjerne erstatta av ulike former for spissbåter. Noen åttringer overlevde ei tid som ombygde motoråttringer, noen blei tatt i bruk som ekspedisjonsprammer. Enda i 1918 hører vi om en sneseilåttring fra Selnes som fo r på Finnmarka. Det er derfor ikke mange større båter som finnes idag. En åttring fra Jegervatn er hamna på Sjøfartsmuseet på Bygdøy i Oslo, og en åttring fra Helgøy benyttes på Oslofjorden av et utflytterlag fra landsdelen. Noen få av de minste typene kan fortsatt finnes i enkelte naust, men selve statussymbolet, den sagnomsuste fembøringen, finnes ikke lenger.



MS Bergljot (NMSK)

- **Færingen** (også kjent som: **kjeks** og **sjun**) er minst 14 fot, har to rom mellom toftene og to par årar.
- **Hundromsfæringen** (også kjent som: **kjeks**) har i tillegg eit halvt rom på midten og er kring 17 fot.
- **Seksringen** (også kjent som **kobbroms-båt** eller **treroring**) er kring 20 fot og har plass til tre par årar.
- **Halvfjerderømningen** er kring 22 fot. Har tre par årar, men har eit halvt rom meir enn seksringen.
- **Firroringen** er kring 24 fot og har fire par årar.
- **Halvfemterømningen** har eit halvt rom meir enn firroringen og er kring 28 fot.
- **Åttringen** hade opprinnelig fire årepar, seinare fem. Åttringen er mellom 30 og 38 fot og har eit halvrom meir enn firroringen.
- **Fembørdingen** er den største nordlandsbåten og har fem eller seks årepar; han kunne vara opptil 48 fot.
- **Stor-fembørding** er namnet på de ekstra store fembørdingane.

Ferievær

- En artikkel fra Skipperposten1999 -

FERIEVÆRET - TIL FORARGELSE ELLER NYTJELSE

Når dagen nærmet seg feriestart i sommer, sa jeg bråkjekt at det ikke var så viktig hvordan været ble, bare det ikke blåste. Det var vel ikke helt sant, for ønsket er jo varme, sol og vindstille, og ikke noe annet. Men jeg har ikke seilbåt, og hater vind! Okke som, etter å ha ligget fire dager værfast i Strømstad, pga. vind, melde meteorologiske i Sverige 22 sek/m ved Smøgen!!! Det eneste som var uttalt uønsket!!

Men, den som venter på noe godt, venter forgjeves - eller hva det var.... Etter en uke i forhatt vind, løyet det til totalt vindstille, uten skyer, kun masse sol og varme. Temperaturen steg i luften, vannet og i sinnet, og brått var alt dårlig vær glemt. Som den dagen vi lå midt mellom Sverige og Norge på et fløyelsmykt og flatt hav, og drev hele dagen uten å flytte oss nevneverdig, med 30`i luften og 23`i vannet, uten en sky på himmelen. Da har den dagen kommet som jeg har ventet på siden sensommeren -97! Eller den natten du sitter på svaberget kun iført shorts kl 2 om natten, og alt er helt stille, selv måkene holder fred en stakket stund. DA er liver verdt å leve.

Det er mulig at værgudene hadde litt dårlig samvittighet for feriestarten vår, for da vi på hjemturen i maksvær klaget over at vi ikke ville hjem til jobb og slit nå, som sommerværet endelig hadde kommet, ble vi hørt: da vi hadde fire timers gange igjen til hjemmehavn blåste det opp igjen, og skyene og lavtrykkene sto i kø for å jage oss på jobb. Mandag morgen, første dag etter ferien, regnet det!

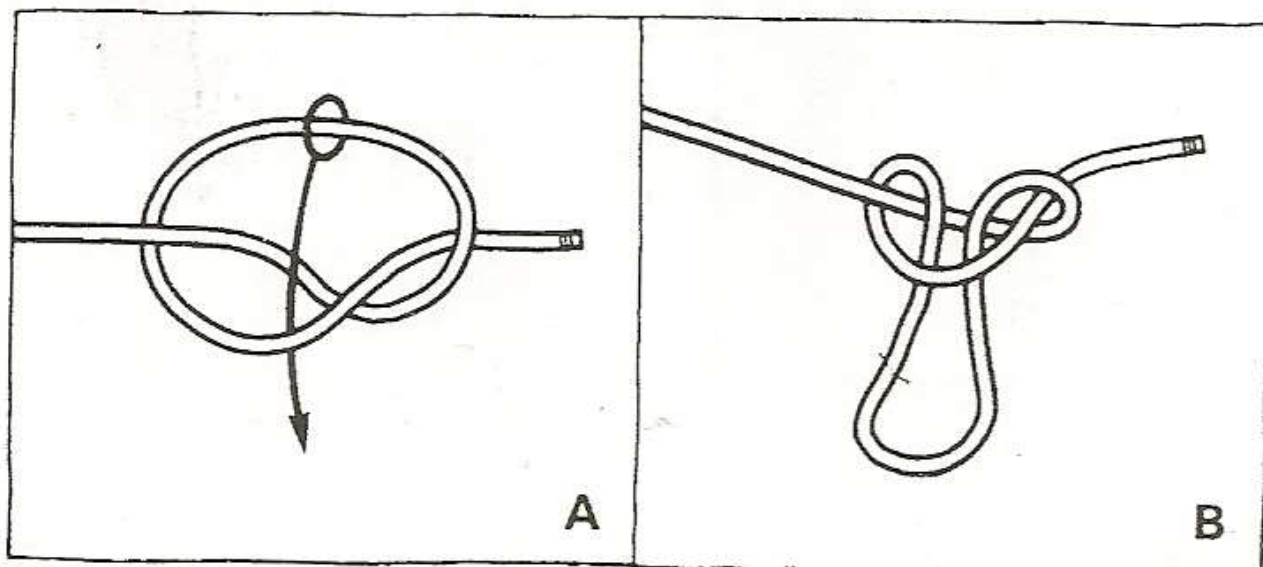
Hvis noen representanter for sommerværgudene leser dette, vennligst ta kontakt med redaksjonen for nærmere avtale vedr. været uke 28 - 34 - neste år

Magne

Knute - «kuntepikk»

- Fra Båteiernes knutebok, Trygve Nordanger -

«Kuntepikk» - fast øye på tamp

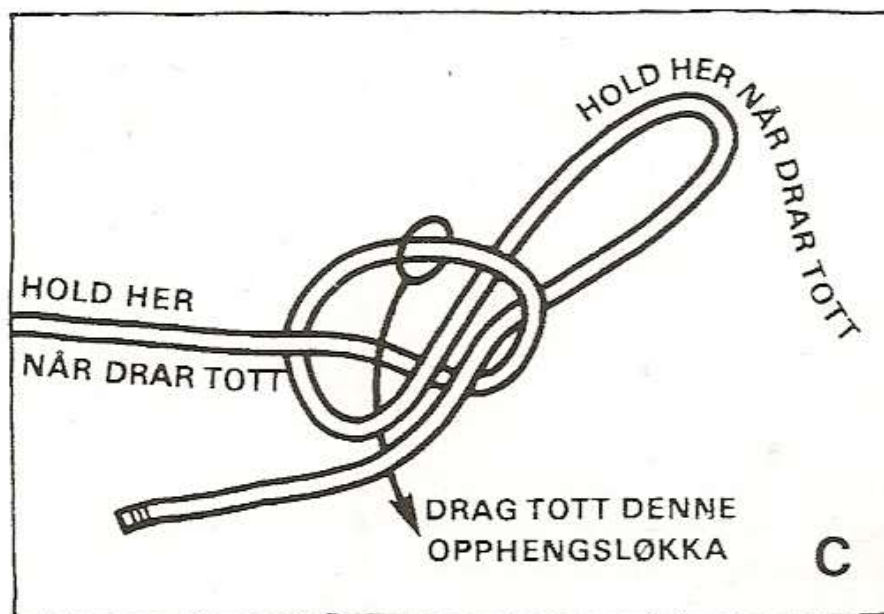


En utmerket knop for tilfeldig bruk, lett å slå og gjort på null komma null. Gjør en burknop (se knop nr. 5). Bøy bukta mot deg og ned som pilen viser (A). Resultatet blir som i B.

Det noe underlige navnet ble brukt blant seilmaker-svenner i Bergen. En viss parallell gjør seg gjeldende i de engelske og amerikanske betegnelser.

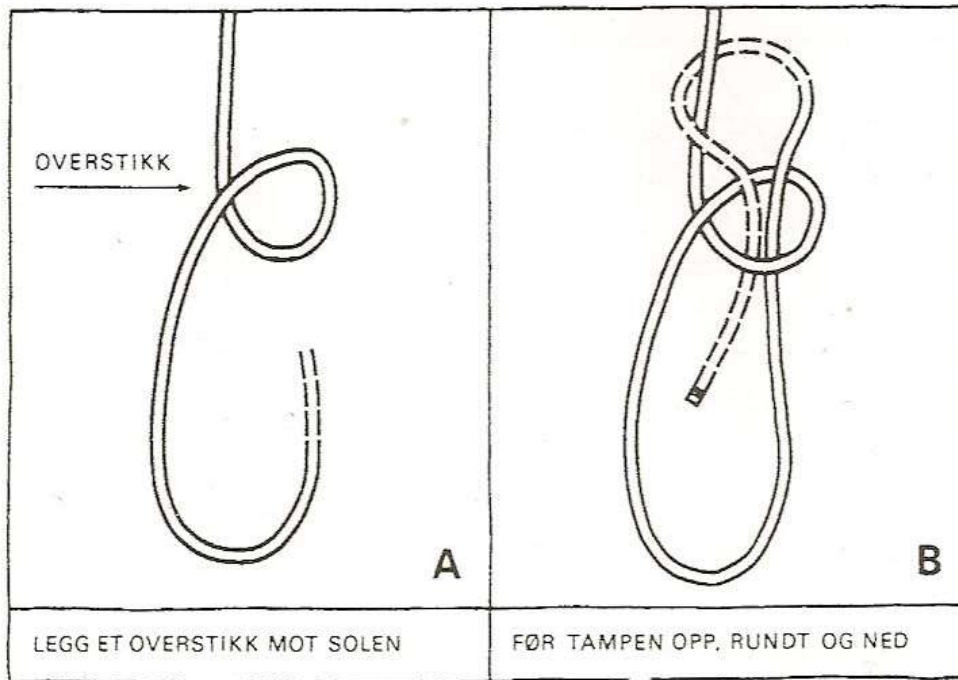
Ovenstående knop kan tjene som slippestikk ved at tilstrekkelig lang tamp legges i løkke (C).

Om slippestikk se sidene 39-40.



Knute - pålestikk

- Fra Båteiernes knutebok, Trygve Nordanger -

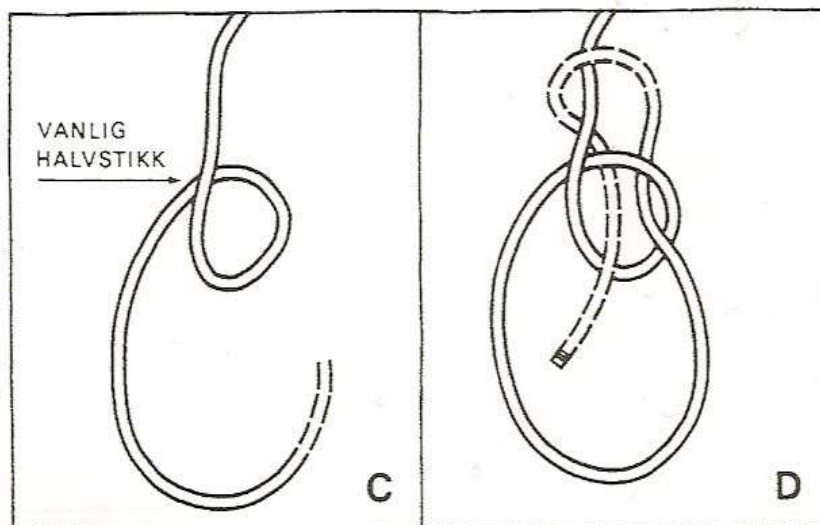


Om alle knoper ellers skulle stå i fare for å bli glemt, så hold fast ved halvstikket, burknopen og pålestikken! Den nyttigste av alle taukunstner, er det sagt, og påstanden er sannheten så nær som mulig. Å kunne slå et øye på tampen er noe man har bruk for i utallige tilfeller og til mangfoldige formål. Pålestikken holder som det skal. Det slurer ikke, og det er lett å løse selv etter stor kraft på tauet.

En eller annen forfatter rundt århundreskiftet må ha gitt den forklaring som senere

er gått igjen i de fleste fremstillinger der pålestikken er tatt med. Måten er korrekt, dvs. nesten mer enn korrekt, for den har en snev av fancy ved seg. Det er så pass vrient å forklare denne måten at det hele går opp i ord.

I en av de eldste noteringer er pålestikken beskrevet slik det er gjort ovenfor. En annen grunn til å slå stikket på denne enkle måten, er at man da kommer til med knopingen uansett hvordan tampen på et fastgjort tau ligger an i forhold til dekk eller skott.



Overstikk mot solen (som forklart i A og B) er det vanlige, men noen foretrekker vanlig halvstikk (understikk mot solen). Gangen ved

innstikket er nødvendigvis «omvendt», etter prinsippet om at tauendene skal krysse skiftevis over/under egen eller annen part. Fig. C og D.

Maritim ordliste

Noen utdrag fra "ordlista" (fortsettelse fra forrige nummer – og mer kommer i neste nummer)

ETA:

Estimated arrival time. (Beregnet ankomst tid).

Favn:

Måleenhet. 1 norsk favn = 1,88 m, en engelsk favn = 1,83 m. 1 favn = 6 fot (foot), 1 fot = 12 tommer (inches).

Firestrekspeiling:

Posisjonsbestemmelse. Et objekt peiles når det er 45° (4 streker) på baugen. Samme objekt peiles når det er tvers. Kursen må ikke ha vært endret. Avstanden til objektet vil nå være lik utseilt distanse mellom peilingene.

Forhaling:

Flytting av fartøy uten bruk av hovedmaskineri, f. eks langs kai. Brukes vanligvis om all flytting av båt i havneområder.

Forstevn:

Forre oppetstående bjelke (planke) som danner den fore avslutningen på et fartøyskrog.

Fransk lilje:

Nord-markeringen på kompassrosen (Vindrosen).

Fribord:

Høyden Mellom Vannflaten og Skjærings linjen mellom dekkets overflate og skuttesidens yterflate. Målt midtskips.

Gatt:

(nederl. gat.) Hull, brukes i sammensetninger, f.eks. rorgatt, kabelgatt (lite, trangt rom på skip). Også akterende på skip; plattgattet (med akterspeil), spissgattet (med spiss akterende).

Gavlebåt:

Bred båt med plattgatt skråstilt akterspeil.

Gire:

[jire], v., holl., Frivillig el. ufrivillig avvike fra kursen. Grunnet akterlig sjøgang eller dårlig styring.

Glass:

Slå glass på (skipsklokken), Tidsenhet tilsvarende en halv time. Det er 8 glass i en vakt på 4 timer. Uttrykket skriver seg fra den tid man brukte halvtimeglass til å måle tiden om bord.

Hals

Det hjørnet på seilet som er nederst og forrest.

Hanefot:

To eller flere stykker av tauverk, kjetting el. wire som fra samme toppunkt er festet til et redskap. Ankre i hanefot, ligge med et anker til hver side. Trekkraften blir dermed fordelt. Brukes på drivanker og ved sleping.

Himmling

Oppunder dekk/ tak ombord i et fartøy.

Hiv(e):

Heise opp, Løfte opp, F.eks. hive anker, hive opp en båt, brukes også om å ta inn trål/snurrevadbruk.

Hæl:

Avslutende del av kjølen, ofte forlenget akterover som beskyttelse for poppelen og støttelager for rorets underkant.

Jager

Fremste forseil (fremfor klyver)

Jibbe

Kuvende, skifte halser når vinden kommer bakfra.

Jomfru:

Rund trekloss med tre hull som talje taue skjæres gjennom til feste for stående rigg.

Kabellengde:

1/10 nautisk mil, 185,2 meter

Kabyss:

Eldre form for bysse, sted for matlagning om bord i skip.

Kardenask opphenging:

Slingreoppheng for f. eks kompass. Tillater bevegelses frihet i alle retninger.

Kause:

Rund eller dråpe formet metal ring (evet. plast) formet slik at tau eller wire ligger støtt rundt den. Beskytter øyespleis mot innvendig slitasje.

Kavitasjon:

Fenomen som forekommer i hurtige væskestrømmer (f.eks. virveldannelse som følge av en skipspropells rotasjon). Resulterer i negative trykk og kan forårsake hurtige opptæringer av metalliske materialer.

Kjekke:

Av eng. slakke ganske pent ved avvekslende å gi etter og holde igjen på et tau med stor belastning ved å ta tårn om en puller el. l.

Kjølhale

Kreng et fartøy over på siden for å undersøke/reparere skutsiden under vannlinjen. også avstraffelsesmetode i seilskutetiden

Kjølsvin:

Konstruksjonsdel langskips på innsiden av en skipsbunn. Innvendige bærebjelker (oppå bunnstokkene) i skrogets langskips retning som forbinder kjøll og spanter og forsterker bjelkekjølen..

Kjøttmoped

Uttrykk for firbeint trekkdyr som tilhører på land.

Klyver

Forseilet bak jageren.

Kordel:

Egnt, lat., sammenslått bunt garn i tauverk.

Kransebann:

Forreste spantet på en mindre trebåt.

Kvartmil:

Det samme som nautisk mil.

Kveile:

Legge eller henge trosse, tau eller wire i bukter, alltid med sola.

Lask:

Flatt tre - el. metallstykke som forbinder to sammenstøtende bord-, bjelke- el. Skinne ender i lengderetningen. Eldeskjøt i et seils duk. Ikke vind-utsatt posisjon, bak vindbeskyttende/hindrende objekter.

Legge bi:

Å stoppe båten uten å ta ned seilene.

Le side:

Den siden av fartøyet som vender fra vinden.

Lette anker:

Hive inn ankeret.

Lik

Ytterkantene av seilene.

Lo

Vind-utsatt posisjon.

Lo side:

Den siden av fartøyet som vender mot vinden.

Loffe

Endre kursen mot vinden.

Logg:

Av eng. 'trestykke, treblokk', farts - og distansemåler på skip. Tre hovedtyper: håndlogg (består av loggflyndre og loggline på rull), slepelogg (patentlogg, hakkebrettlogg) og undervannslogg. Hastighetsmåler i en båt.

Logge:

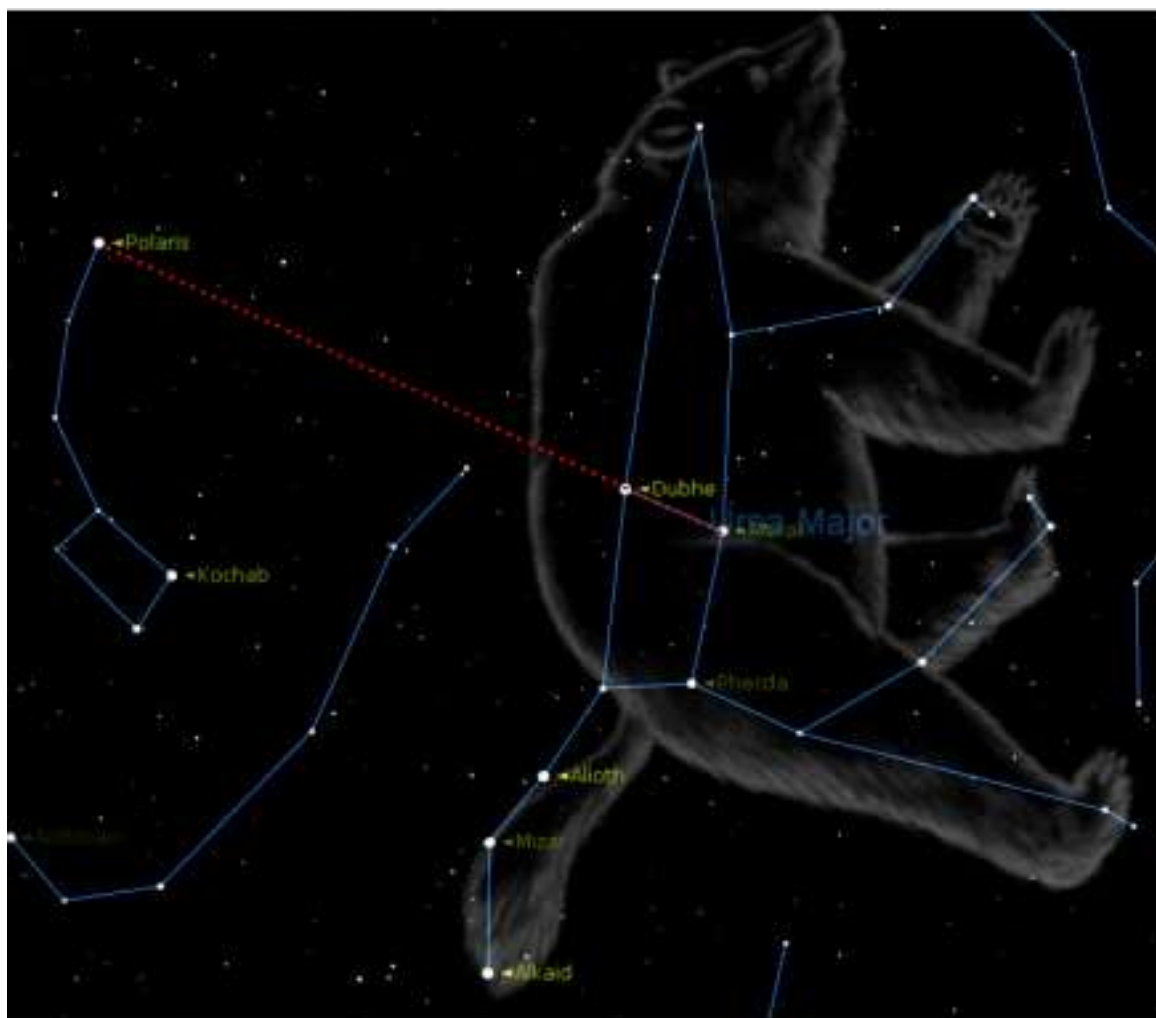
Bestemme et skips fart ved hjelp av logg; føre inn i loggbok, samle, registrere (data).

Navigering til sjøs uten GPS

I 1714 utlovet Det engelske parlament 20000 pund (en formidabel sum den gangen) som belønning for den som kunne løse lengdegradsproblemet. Det var klokkmakeren Johan Harrison som tilslutt fant løsningen, han bygde en klokke som også gikk riktig på sjøen. Denne klokken viste tidspunktet middelsolen passerte meridianen over Greenwich, da var klokken 12:00:00 UT. Navigatøren brukte klokken til å finne tidspunktet Solen stod i sør på det stedet han befant seg på. Stod Solen i sør kl. 11:00:00 UT, var lengde graden 15 grader øst. Bredde kunne de finne uten klokke, de benytte Polstjernens høyde over horisonten eller Solen høyde over horisont når den passerte meridianen. Navigatøren måtte vite Solens deklinasjon og en tabell som viste den dugelige tidsjevning.

Polarstjerna eller Polaris (på latin) ligger mindre enn en grad fra himmelpolen. Polarstjerna ligger nesten i ro og viser retningen til Nordpolen (nordlig retning) fra observatør.

Hvordan finner vi Polarstjerna på himmelen? En metode er å ta utgangspunkt i de syv sterke stjernene Storebjørn, disse stjernene danner et mønster som har fått navnet Karlsvogna. Tre av



“Veien” til Polaris

stjernene viser både bjørnens hale og vognens drag, de fire andre viser vognen. Vi må tenke oss linjen mellom de to bakre stjernene forlenget (stiplet rød kurve). Avstanden mellom Polaris og Dubhe 2 er omtrent fem ganger så stor som avstanden mellom de to bakre stjernene vogna (Dubhe og Merak). Polarstjerna er kun synlig på den nordlige halvkule. Befinner vi oss på ekvator og ser nordover vil Polaris ligge i horisont (overgangen mellom himmel og hav). Er vi på Nord Polen vil Polaris stå i senit. I Kristiansand vil Polaris ligger 58 grader over horisonten fordi Kristiansand har breddegraden 58 grader. For navigatøren er Polarstjerne viktig stjerne, den gir retningen til nord og breddegraden navigatøren befinner seg på. Navigatøren trenger en sekstant og fint vær.

Nest sist

Litt om moter...

En ung skipper ville kjøpe en gave til sin nye kjæreste. Da de ikke hadde kjent hverandre spesielt lenge, bestemte han seg for ett par hansker - han mente det ville være passende romantisk, men ikke for personlig.

I selskap med kjærestens søster gikk han til et varehus og kjøpte et par hvite hansker. Søsteren kjøpte et par hvite truser til seg selv. Da ekspeditrisen pakket inn pakkene greide hun å forveksle pakkene. Uten å kontrollere pakkene sendte den unge skipperen gaven til sin nye kjæreste med følgende tekst:

”Jeg valgte disse da du vanligvis ikke har noen på, når vi går ut sammen. Hadde det ikke vært for din søster hadde jeg valgt en lengre modell med knapper, men hun brukte korte, som er lettere å ta av. Disse du får er i en lys farge, men damen som solgte dem til meg viste meg sine egne som hun hadde brukt i tre uker. De var kun ubetydelige skitne. Jeg fikk henne til å prøve dine, og de passet utmerket. Jeg skulle ønske at jeg kunne være der å sette dem på deg for første gang. Da det er høyst sannsynlig at mange andre kommer til å ta på dem før vi sees igjen! Husk å blåse luft i dem før du legger dem vekk, da de sannsynligvis kommer til å bli fuktige ved bruk. Tenk på hvor ofte jeg vil kysse dem gjennom året, og jeg håper du vil ha dem på for meg på fredag kveld.”

PS! Den siste mote er å ha dem nedrullet, med litt pels synlig....



MEDLEMSRABATTER

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

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

Regionol



BESTUMKILEN — TELEFON 58163 — SKØYEN

OVER 20 AARS ERFARING

KONSULTATIONER OG BESIGTELSE

Baater mottas for
SLIP-SÆTNING, OPPUDSNING
MONTERING OG REPARA-
TIONER - VINTEROPLAG

Telegramadresse „MOTOREVEN SKØYEN“

MEDLEMSAKTIVITETER

- Fredag 22. april
 - Lørdag 28. mai
 - Fre- lør 2-4. september
 - Lørdag 26. november
- Medlemsmøte
 - Bryggefest
 - Høstsamling
 - Sildebord

STYRE OG STELL

NMSK styre 2015-2016:

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



Tynn, nesten usynlig is er som en kappsag på et treskrog uten ishud!



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Drammensveien 208, 0277 Oslo

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