



SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

November 2015



40
år!

www.nmsk.no

SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



Redaktør Arnulf Wibe
arnulf.wibe@online.no

Forsidebilde: Konvoien inn til Vesterø havn på Læsø
Foto:Hans, havnefogd Alex sin flyverkompis på Læsø

Innhold

s 3	Formannens hjørne
s 4-9	Læsø jubileumstur: Fantastiske opplevelser
s 10-11	Kystlaget Viken
s 12	Medlemsbåten GUNVOR
s 13	Hurum trebåtfestival
s 14-15	Betraktninger "om å ha båt"
s 16-17	Risør trebåtfestival 2015
s 18	Styrhuset
s 18	Sjøreise til Kyststevnet 2016
s 19	Maritim ordliste
s 20-21	NMSK til Jensesund - jubileum og høstsamling
s 22	Navigasjon
s 23	Nest sist
s 24	Styre og stell

Formannens hjørne

20 års jubileum for den store samseilasen til Læsø ble behørig feiret med 29 båter på ny tur, med planlagte kaianløp langs kysten nedover til Åstol, og konvoifart fra Åstol til Vesterø havn på Læsø. Du kan glede deg til bilder og referater fra turen senere lenger ut i Skipperposten. Men jubileumsåret 2015 hadde ikke kun ett jubileum. I år fyller vår stolte klubb 40 år og styret hadde derfor lagt seg ekstra i selen for å planlegge den virkelig store høstsamlingen. I år skulle vi samle mange båter, ha et godt og interessant program, og spandere edle dråper på alle fremmøtte. Til styrets store overraskelse møtte dessverre kun 5 båter opp til denne storslåtte feiringen. Vi som tok turen til Jensesund på Vestre Bolærne hadde dog en fantastisk fin tur, flott vær med rikelig vind og noen uslåelige opplevelser.

Når det går mot slutten av året er det også dags å gjøre opp status for styre og stell i klubben. Vi har et stabilt medlemstall på 90-100 medlemmer. Vi har i flere år hatt fokus på verving av nye medlemmer, samt re-innmelding av tidligere medlemmer. Nå er det på tide at medlemmene kommer på banen og bidrar til å forme klubbens fremtid.

Hvordan vil dere at Norsk Motorskøyteklubb se ut om 10 år?

Som formann gjennom de etter hvert mange siste årene har jeg vært åpen og direkte i min formidling av hvilke verdier jeg verdsetter i klubben, hva jeg mener om båter og båttyper, samt hvilket fokus jeg mener klubben bør ha. Jeg er opptatt av kystkultur og synes klubben representerer en viktig del av kystkulturen. Jeg ønsker derfor at NMSK skal være mer enn en lokal festklubb med tilhold i Bestumkilen. Vi kan være så mye mer enn det! Jeg har dog gjennom disse årene blitt mer og mer usikker på om dette samsvarer med ønskene til alle medlemmene.

Vi har muligheten til, i tillegg til å arrangere trivelige fester, å være et nasjonalt samlende organ for båter som samsvarer med vedtektene våre. Etter siste vedtektsendring ble det åpnet opp for at alle som ønsker kan være medlem i klubben, uavhengig av båttype eller om man har båt i det hele tatt. Det er allikevel viktig at vi ikke glemmer hvor vi kommer fra, og hva slags båttyper vi ønsker å fremme fokus på! Alle medlemmer er like velkomne, og like viktige, men i forhold til båttyper mener jeg bestemt at vi skal fortsette å fokusere på de gamle skøytene, kutterne, losbåtene og det som var opprinnelsen til klubben. Hva er ellers poenget? Jeg kommer til å fortsette å slenge med leppa, slik jeg har gjort i RS magasinet, på Trebåtfestivalen i Risør, på brygga og andre steder jeg ferdes. Utsagn som at *Jeg er oppdratt til ikke å kaste plast i vannet og at det svir i øynene når jeg ser så mye Bavaria og Princess flyte rundt* er med på å opprettholde en fasade som fremmer fokus på det jeg mener er *Riktige båter*. Flere ganger det siste året har enkeltmedlemmer i klubben konfrontert meg med: *du må ikke slenge dritt om plastbåter, -du må tross alt huske på hva det er mest av i klubben eller så melder folk seg ut*. Jeg tar ikke dette som en trussel. Det jeg synes er tragisk med slike utsagn er at det synliggjør årsaken til at vi sliter med å få flere medlemmer med skikkelig båt. Vi omtales blant skøytemiljøene nedover i Øst- og Vestfold som en partyklubb med mest plastbåter! De som kjenner meg godt vet at jeg setter stor pris på alle båtfolk (selv om det er altfor mange folk i båt og altfor få båtfolk på sjøen). Jeg setter pris på båtfolk uavhengig om de har plastbåt, stålbåt eller trebåt. Men jeg kommer til å fortsette å fronte hva jeg står for, hva jeg mener er *riktige båter* og med fokus på de gamle båtene og kystkulturen. Dersom dette virkelig er i uoverensstemmelse med medlemmenes holdninger og klubbens visjon, tror jeg det kan være på tide at klubben ser seg om etter en ny formann...



Fantastiske opplevelser!

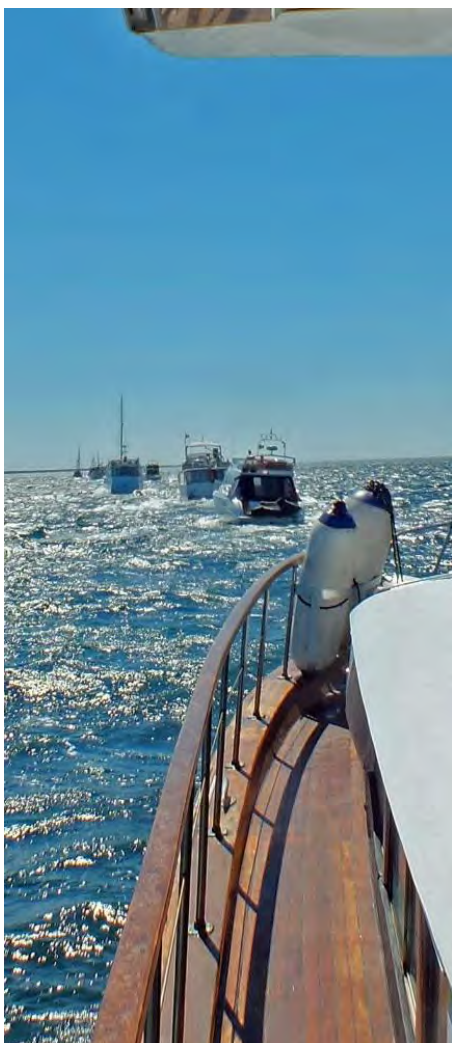
- av Thomas Bjønness, Karsten Myhre og Arnulf Wibe -

Vi var skippere og mannskap på 29 båter som hadde en fantastisk opplevelse sammen denne sommeren!

Vesterø havn på Læsø ble enda en gang erobret av Norsk motorskøyteklubb – 20 år etter første gang og 40 år etter klubbens stiftelse.

Lørdag 27. juni kl 1000 startet turens samseilas fra Maritim i Oslo. Det var cabåter som slapp fortøyningene. Noen hadde forberedt turen i lang tid. De var trygge på båtene sine og hadde toppede tanker med den billigste diesel av trygg kvalitet som er å skaffe øst for Lindesnes og nord for ekvator. De hadde også fylt bysser, lugarer, slappkister og skott med jordisk gods og varer som ikke er langt billigere i Sverige og Danmark.

Thomas forteller: På tross av lange forberedelser var det ikke alle som fikk erfare at skuta var like sjøklar som skipperen skulle ønske. For å være ekstra godt forberedt på den lange sjøreisen, selv om det kun var et par måneder siden sesongstart og derved årets faste olje- og filterskift, valgte jeg å skifte olje og filter en siste gang så de gamle gampene under dekk skulle ha helt ferske dråper til å lubrikere sine råder, lagere og bevegelige deler. Historien starter dog et par timer tidligere. I anledning at vi skulle renovere badet hjemme tok jeg imot rørleggeren som øyeblikkelig gikk løs med slegge for å rive det gamle badet, og dro så til havna med det siste av klær og andre ferieneccesiteter og nøt formiddagstimen i havna, om bord i båten, mens tingene sakte ble plassert på sine nøyte tiltenkte plasser under og over dekk. Deretter, kun fordi jeg hadde noen ekstra timer innen Mie og ungene skulle komme til havna, tok jeg det tidligere omtalte olje- og filterskiftet. Dette ble som mange av dere allerede vet en grå opplevelse, -og hele verden raste sammen. Katastrofetanker om landeveisferie og andre ulykksaligheter blafret for øynene mine som den verste skrekkefilmen du kan tenke deg. Toppakningen (forbannede aluminiumstopp anno 1970-noe), vannpumpeakslings-simringslitasje, sprekk i selve toppen. Alle potensielle scenarier ble undersøkt enten i hodet eller gjennom den kommende natts uendelige timer med skruing, demontering, inspeksjoner og remonteringer. Til alt hell, der jeg stod midt på natten og var klar til å demontere selve toppen, etter at praktisk talt alle andre muligheter var undersøkt, slo det meg at dersom jeg hadde ørten tonn flaks var det fortsatt én



mulighet som ikke var undersøkt. Metallpakningen mellom varmeveksler og eksosmanifold ble nitidig studert i hodelyktens lysstråler, og dæggern døtte var det ikke så enkelt som at denne var sprukket! Med andre ord hadde vann fra sjøvannssiden av eksosamanifolden (ja, du leste riktig den er sjøvannskjølt) seget gjennom sprukken pakning når motoren var stoppet forrige gang, rent inn gjennom åpne ventiler i toppen, ned på stemplene, sakte forbi stempelringer og ned i bannpanna. Båtferiens suicidalperspektiv ble snudd til lykkerus da motoren etter remontering og 5 oljeskift ikke viste flere tegn til vanninntrenging i oljen. Ettersom rørleggeren raserte huset, slik at vi ikke hadde vann i noen kraner og kun et krater der badet tidligere var, var Mie og ungene blitt nødt til å innløsjes i mine foreldres hus. Huset stod tomt da de selv var på ferie, og der stod Mie med to unger, ingen skifteklær eller ekstra bleier, tannbørster og mat. Hun er heldigvis improvisasjonens dronning, og de hadde en annerledes men fin første ferienatt der. Lørdag ettermiddag var vi altså klare, dog en dag forsinket, og satte kursen sydover på tokt. I ettiden samme natt klappet vi longside resten av konvoien, som da hadde kommet til Engelsviken.

Søndag 28. juni - fra Engelsviken til Strømstad

Karsten forteller: I påvente av den allestesnærværende, forfremmede jongmann (til lettmatros) Alf skulle ankomme Engelsviken, lå Senjahav på slippet der, klar for en forsinket avmarsj. Det gjorde at skipper Myhre hadde gleden av å se konvoiens avmarsj på søndag morgen. Det var et flott syn å se de vel 20 båtene forlate det første felles samlingsområde. Været var ikke det beste, noe grått, men moderat vind. Bekymringene om at det ble vel mange båter i Engelsviken, var heldigvis gjort til skamme. Alle båtene så ut til å ha hatt en fin lørdag kveld der de lå fint fortøyd, med hygge på restauranten og ellers rundt om på båtene. Engelsviken var et perfekt første stopp fra Oslo, og i fin rekkevidde til neste stopp som var Strømstad.

Da lettmatros Alf på ettermiddagen dukket opp i Engelsviken, tok det ikke lange tiden før maskinen var i gang og også Senjahav i ensom majestet var på vei til vår felles konvoy nedover svenskekysten.

Senjahav valgte neppe den beste ruten på innsiden av Hvaler, og ut allerede gjennom Løperen, i stedet for å fortsette hele veien på innsiden, eller hele veien å gå utasjærs, noe vel de fleste gjorde.

Litt tilfeldig det, men sånn ble det, faktisk med en ikke ubetydelig omvei som følge derav. Litt dårlig kartrekognosering, som igjen straffet seg, men uten de store konsekvenser. For meg som mangeårig eier og skipper kom minnene fra sommeren 2001, da Senjahav med barn og små barnebarn i kuling prøvde seg ut denne veien. Minst 4-5 m toppede bølger struper seg inn her i Løperen, som den gang bekreftet sitt rykte med høye og krappe bølger som presses opp fra Skagerak. Resultat, absolutt alt som kunne flytte seg om bord, ble på kort tid ommøblert... I tillegg en familie som ikke akkurat strålte av begeistring... Vi måtte snu, noe jeg ikke unner noen under slike forhold (bare som en liten digresjon). Denne gange var sikten grå og ikke for god, men sjøen var det intet å si på. Alf og jeg kom med Senjahav til Strømstad ca kl 2100 søndag kveld.

Mottaket der var alt annet enn hyggelig. Grunnet sen ankomst og litt vrien vindretning, samt relativt full havn, valgte jeg å gå til yttersiden av den ytterste flytebryggen (ved Seilerholmen). På innsiden av flytebryggen lå en norsk ca 40 fots seilbåt. "Ha'ru tenk å ligga deg her med den digre båten? Hvor mye veier denna da? Du kan'ke ligga her (vind og strøm var litt problematisk og jeg nærmet meg brygga). Lettmatrosen klarte så vidt å komme på land og ta trossa med, samt veldig observant hjelp av Hege (datter til Erik Wold), som så hva som skjedde. Hun kom løpende med en hjelpende hånd. Takk skal du ha! Mannen i seilbåten gjorde ikke tegn til assistanse, enda han så at dette ikke var helt enkel. En motor og en propell og 50 tonn i siget krever noen ganger sitt.... I stedet ble hans siste kommentar mens Senjahav ble fortøyd, "håper'ru har forsikringa di i orden i tilfelle brygga og båten min blir dratt te havs, da ska'ru få betale". Fin start på turen.....

Synes bare jeg vil nevne denne episoden i lys av viktigheten alltid å være imøtekommende og hjelpsom på sjøen. Neste gang er det kanskje din eller min tur, for å si det sånn.....Heldigvis ble dette den eneste mindre hyggelige opplevelse, og fort glemt.

Mandag 29. juni – fra Strømstad til Gluppø

Karsten forteller: Antares klappet til kai på mandag morgen, og vi hadde et hyggelig redevous der. Ved avreisen på formiddagen ville jeg følge den sydlige og indre rute, noe jeg tror jeg ville klart. Imidlertid ble jeg advart av Odd på Traust at dette var på grensen. Senjahav valgte derfor å følge i kjølvannet av Zefina og Varden ut Koserfjorden. Makrellsnøret var ute, men fiskelykken sto oss ikke bi. Tror farten ble i høyeste laget. Det er vanskelig å få Senjahav under 4,5 mil. Turen videre ned til Gluppø ble jo ellers en flott paradetur. Konvoyen var jo litt spredt i og med at noen kjørte indre led, og andre den ytre led.

På Gluppø var det ellers veldig fint med info i fra noen av de andre båtene som allerede var der. Det var ikke helt ubetydelig vind, noe som økte viktigheten av å legge seg noenlunde gunstig i le. Senjahav fant en bra plass. Tungt anker gjorde det enkelt for flere av de andre båtene bare å legge seg til, og til slutt var vi vel 6 båter på samme anker. På Gluppø har Senjahav aldri vært, så dette var et fin uthavnomsråde med god plass til alle. Gode muligheter også for større båter å ligge longside til fjell. Kort sagt, en liten naturperle av en uthavn. Forøvrig stedet der sommerens første og siste bad ble tatt.

En av de 6 båtene som la seg til Senjahav var Abadaba. Ombord i Senjahav hadde vi ikke hatt fiskelykke, men Stian og Bente hadde! Et supert måltid ble tillaget om bord i de to båtene, som mettet de mange av oss som benket oss til fellesmåltid på akterdekket til Senjahav. Det ble en kjempehyggelig aften på felles svai for de 6 båtene. Antares var en av de 6 båtene, og Arnulfs penn tar oss videre på ferden





Arnulf forteller:

Endelig er butikkene og «Systemet» åpent! Mange «sjømanns-skanker» fikk etterlengtet mosjon når hundrevis av meter måtte forseres opp gjennom byen til «den våte drøm»! Kanskje er ikke alt like billig og godt, men alle tok turen, ja!

(Hvis du lurer – så er skanker det samme som underekstremiteter. Kroppsdeler som båtfolk benytter minimalt etter at de er dratt over rekka og de har hjulpet resten av kroppen - gripeorganene, smaksorganet og vomba fram til barskap og kjøleskap).

Antares koplet seg på turen i Strømstad, etter allerede å ha vært en måned på tur. Der fikk vi *ikke* fortøyd ferdig før havnevakta kom strenende med betalingsterminalen. Hastverket ble begrunnet med muligheten for at vi stakk av før havneavgiften ble betalt. Vi slo følge med Corona til Glupphø. Der var NMSK båtene spredt på 3-4 grupperinger. Noen til land og noen på svai. Senjahavs grove anker og kjetting har knust mange gode fingre, og det skaper trygghet for 5-6 båter.

Stian hadde fisket nok makrell i Kosterfjorden til mange munnar. Den ble grillt og fortært med velbehag. Været var vakkert, så flere badet mellom brennmanetene. Det hjelper godt å ha dårlig syn, et godt spekklag og å kunne holde kjeft når man bare brenner seg «litt». Da er det lettere å lokke flere til å dele badelivets gleder i det 17 graders varme vannet. Thomas og Espen tok småbarna med på seiltur i det vakre øsekaret som hang bak Camilla (se bilde). Tidlig krøkes skal den som god krok skal bli!

Tirsdag 30. juni – fra Glupphø til Malmön

Dette var øvelsesdagen for konvoikjøring! Dagen opprenner med nydelig vær, og på vhf-kanal 72 blir vi dirigert av Håvard inn mot nordre ende av Hamburgsund. Der skal vi «paradere» gjennom, og det fungerer ganske bra. Men....disse flotte, gule kabelfergene som frakter biler mellom øyene kan skape bry. De bryr seg ikke om at det kommer en konvoi med flotte norske båter. Vi blir varslet på vhf så det går bra selv om sundet er smalt. En utenforstående båt som er lei av sneglefarta bak konvoien, benytter anledningen til forbikjøring med bønn gass. Det er en fantastisk opplevelse å studere båtføreren som opptrer som en bilist i rushtrafikk. Ganske pinlig når han kjører seg fast og vet at vi gjennom resten av sundet kan studere amatøreren! .

Den neste konvoien setter Håvard opp gjennom Sotenkanalen. Den blir organisert slik at båtene med høyest reisning, som krever broåpning, tøffer fremst. Vi andre som kommer bakerst lar biltrafikken gå sin gang over broa, og har mer fokus på andre åpninger. Håvard gjennomfører en flott vhf-sightseeing med konvoien gjennom Kungshamn, før vi runder inn til Malmön. Der møter oss en veldig stor, men litt uoversiktlig gjestehavn (for de som ikke hadde vært der før). Noen får kanskje hjelp til å finne plass, men de fleste tar tida til hjelp og finner til slutt et eller annet sted å fortøye.

Og været er fortsatt like deilig!

Onsdag 1. juli – fra Malmøn til Åstol

Lang, lang rekke sørover i Bohuslän.

Like før vi kommer til Marstrand, går vi inn i den trange bukta på innsiden av den lille, vakre, underlige, religiøse øya Åstol. Med god hjelp av lokalbefolkningen som var purret av Håvard, fikk vi på VHF-sambandet dirigert de største båtene «på rett plass». Et nødvendig og effektivt grep, i denne trange, men gode havna der intet banneord aksepteres fra stressa skipperne. Noen gikk tur på den tett bebodde øya, noen besøkte fiskeutsalget og alle kom til felles middag på Røkeriet – en vakker restaurant som hadde røyka sjømat som spesialitet. Kraftig svart røyk steg opp av pipa, som om det var valgkamp i Vatikanet. Den entusiastiske vertinnen ga innføring i mattilbudet, og vi kastet oss over rettene. Mye smakte herlig (!) og noe smakte sot. Det neste døgnet ga fordøyelsen assosiasjoner til den gangen jeg hadde spist lutefiskmiddag med 3 påfyll...



Torsdag 2. juli – fra Åstol til Læsø

Arnulf forteller:



Noen av oss var orientert om en saktegående gavlabåt som hadde startet på natta, så vi

drøyde avreisen til vanlig morgenkaffetid. Sjøen var blikkstilte, og strømretninger og -styrke vekslet like mye som det pleier over Kattegat og avløpsvannet fra Bottenviken og andre

østeuropeiske kloautslipp. Sammen med sola kom vinden.

Sjøene blir krappere og krappere i det omtrent 50 meter grunne havet. For de største båtene ble det mest plask og lite rulling. For den minste var nok opplevelsen litt annerledes...

Ved samlingsmerket 5 mil nord for Vesterø, ble konvoien organisert på en lang rekke. Fra Varden hørte vi på vhf at skipstrikkeren hadde et mekanisk problem med dynamoen.



Flere meldte seg som slepebåter, men Corona var raskest til å kaste ut sleperen, og vi tøffet mot havn.

Havnefogd Alex hadde organisert fotografering fra et fly som summert over konvoien. Når vi skuet over den lange båtrekka forut og akterut var nok noen av oss litt stolte over hva vi sammen hadde fått til i regi av Håvard og Norsk motorskøyteklubb!

Anløp og tillegging gikk veldig greit ettersom havnefogden sto myndig på ytterste brygge og med myndig stemme dirigerte de 29 båtene på plass i en allerede velfylt havn.

Thomas forteller:

Som en av konvoiens minste båter, og desidert den med størst usikkerhet knyttet til motorens trofasthet, valgte vi å reise fra Åstols nydelige havnebasseng før fuglene våknet. Innen klokka nærmet seg 0500 var vi langt til havs. Marsjfarten på behagelige 6,5 knop ble loggført, og alt så ut til å bli tidenes flotteste overfart. Motortrøbbelet vi erfarte ved feriestart glimret med sitt fravær og oljen på peilepinnen hadde aldri sett renere ut på en gammel dieselmotor. Tilsynelatende hadde vi dog fortsatt overoppheftingsproblemer, tross Stians låneimpeller. I løpet av overfarten begynte motoren å gå veldig varm, hvorav turtallet måtte reduseres, -og reduseres, -og den siste biten av overfarten der alle skulle gå på rekke inn mot Vesterø logget vi 2,3 knop med motoren på tomgang og så vidt under kokepunktet.

Vel i havn som siste båt (merkelig nok...) ble motorproblemer midlertidig fortrent, mens Læsøs edle dråper smurte tørste skipperne og skipperinner. Ungene, som også var glade for å komme på fast grunn igjen, lekte og ble enda bedre kjent med alle sine nye venner og venninner...

Fredag 3. juli – Jomfrufest

Været viste seg fra sin beste side da vi våknet av en blid minstematros kl 0600, som ikke kunne forstå hvorfor ikke alle var like klare til å stå opp. Denne dagen fleste tilbragt på stranden, i iskiosken *Læsø-is* hvor Vardens mannskap i løpet av helgen ble innlosjert (riktignok i etasjen egen del var det tid for å analysere litt mototrøbbel Impelleren var ny, men det kom likevel lite Motoren ble derfor varmkjørt i havna, tid, før hele sjøvannssiden ble fylt med nemlig ikke å oppdrive på Læsø. To dager kjølingsproblemene var løst, og det kom igjen. Takk og lov for det.



overhodet ble vel for de etterslengende over), og for min og potensielle årsaker. kjølevann ut av eksosen. noe som ikke tok særlig lang Systemrens lånt av Ivar. Slikt var senere skulle det så vise seg at normale mengder kjølevann i eksosen



Kveldens store happening var et legendarisk langbord utover hele kaia, med nærmere 80 feststemte nordmenn og -kvinner i alle aldre og fasonger, og jomfruhummer så langt øyet kunne se. Primus motor Haavard innledet med en liten tale, Tor Åges barnebarn med kjæreste underholdte med flott musikk og sang, samt et par andre taler utover kvelden. Merkelig nok ble det ganske stille i havna for øvrig da alle 80 viftet med norske flagg, blåste i trompeter og andre støyfremkallende remedier, og sang *Læsønsangen* med full hals. Vi gjorde oss bemerket også denne kvelden med andre ord. Allikevel, morgenen etter, gikk det ikke mange timene før kaia så ut bedre enn før vi kom til Læsø, og ingen kunne ane hva slags sjøslag som stod kvelden før.

Lørdag 4. juli – Lørdag 11/7

Dagen etter jomfrukvelden skulle Læsø oppleves på to hjul. De aller fleste fikk leid seg sykkel, og noen hadde bragt med seg egne om bord. Store og små, på vanlige sykler, tandemcykler, sykler med babyvogner og festsurrede trillevogner oppå. Alle var vel like imponert over barna, som syklet hele veien. Nå skal det sies at sykkelturens store reiseguide Haavard utmerket seg og ble alle barnas helt da han sørget for is til samtlige. *Alle skal ha det bra på tur og barna er viktigst* sa Haavard, og det har han helt rett i. Ingen voksne hygget seg når ungene er grinete. Noen av oss voksne ble påspandert øl i Byrum, muligens av samme årsak. Men før vi kom så langt var det obligatorisk stopp i *Champagnesvingen*. Medbragt champagne kom til syne fra alle sykkelvesker og sekker, og vi må ha vært litt av et syn for lokalbefolkningen der vi okkuperte veikrysset og skålte i stetteglass, før vi trillet videre innover øya. Den lokale kafeen i Byrum, som Haavard m.fl. hadde snakket varmt om ble nok turens største nederlag. Den nye og langt mindre sympatiske innehaveren skjelte og kjefte på oss som trodde vi kunne komme uanmeldt til hennes kafé for mat og drikke. Hadde damen hatt mer enn tre gram fornuft hadde hun jo innsett at dette kom til å bli sommerens mest innbringende dag, men isteden ble vi formelig jaget på flukt og ente opp med pizzaer. Her kan jeg vel heller ikke skryte uhemmet av gourmet-stilen der vi spiste.



Lasse bestilte noe så vågalt som parmaskinkepizza. Forbauselsen var stor da kelneren kom ut og serverte parmaskinkepizzaen, og i en bisetning fortalte at de var gått tomme for parmaskinke. Ikke hadde de erstattet parman med annen skinke heller, men serverte isteden pizzaen som bestilt, uten skinke...

Sykkelturen bragte oss videre til Læsøs Saltsyderi og gjennom masse flott natur. De minste synes nok turen ble lang nok mot slutten men husker turen som utelukkende morsom! Resten av lørdagen ble tilbragt på forskjellige måter. Noen dro på gård og spiste herregårdsmåltid, andre grilllet på brygga. Jeg tror alle som var med kjente på en sterk følelse av fellesskap og samhold både når vi alle var samlet, eller i mindre grupperinger. *Stjerneskudd* på kroa, *ølbonger* til lokalbefolkningspris, is is og mere is, krabbefiske på og under bryggene, varme fiskefrikadeller hos fiskehandleren, mer badning og utover helgen MASSE VIND. Søndagen ble det busstur til Østerby. Gleden var stor for min del da jeg traff på Søren Madsen, som arbeider på trebåtbyggeriet/slippen i Østerby. Han var litt skuffet over at vi ikke hadde kommet til Østerby med konvoien, men satte stor pris på besøk pr buss. Attpåtil tok han bilen til Vesterø ens ærend for å overrekke oss gratisbilletter til Legoland, da han fikk nyss om at vi skulle dit etter Læsøturen. Søren er en flott fyr på mange måter, og jeg fikk heldigvis overtalt ham til en enkelt bayer om bord i Camilla den ene av dagene.

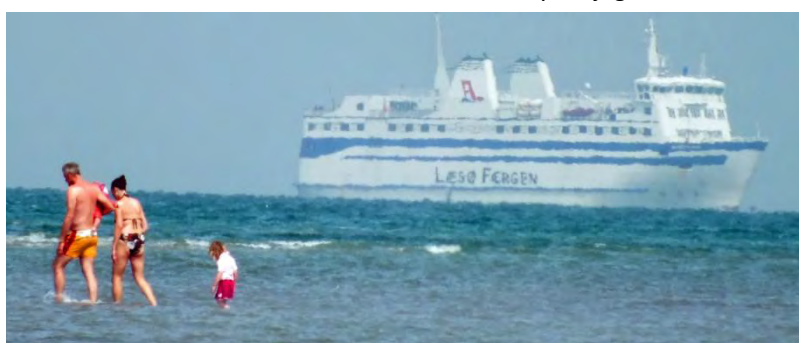
Det ble egentlig aldri noen *oppbruddets time* for turen vår. Noen valgte å ta turen nordover mot Skagen og derfra krysse over til Sørlandet. Andre ble igjen på Læsø noen dager ekstra, før turen i mindre og større grupperinger gikk samme ruten hjemover som vi kom. For vår del gikk turen mellom vindkastene fra Vesterø over til Sæby på Jylland. Etter å ha fulgt med på vær- og vindmeldinger valgte vi å legge igjen båten i Sæby og leide bil, istedenfor å seile videre ned til Limfjorden og Aalborg. En uke senere gikk returen fra Sæby over til Gøteborgstraktene. Havblikk, motor som endelig oppførte seg som den skulle, og to flotte uker nordover gjennom Sverige. Akslingsflensbolt-havari i Smøgen satte en ny liten stopp på den ellers planlagte turen nordover, men kun for et døgn og så var det også fikset.

Jeg vil nok en gang rette en stor takk til Haavard som gjennom to års planlegging, avtaler med havnesjefer, prøvekjøring av etapper, bestilling av kassevis av jomfruer (*les: sjøkreps*), organisering av flyfoto av havnesjef Alex' comrades, samt ikke minst din store omtanke for de minste matrosene. Takket være deg kunne denne turen ikke blitt mer vellykket. Alle medseilere er deg en stor takk skyldig, og samholdet i klubben har nok en gang blitt styrket. Og tusen takk til alle dere som var med på turen, -dere var alle bidragsytere til en fantastisk flott og minnerik sjøreise under Norsk Motorskøyteklubb's vimpelføring...

Avslutning fra Karsten: Jeg vil benytte anledningen til å takke for en flott tur med både flotte båter og mennesker. En tur som lenge vil huskes. Jeg vil i tillegg framheve fin planlegging og ledelse av Håvard. Fikk inntrykk av at alle fikk den info de trengte, og at tempo og gjennomføring led av alt annet enn stress. At min mangeårig venn med 60 år padlekunnskap fra Bestumkilen måtte forfremmes til lettmatros var vel ikke mer enn rett og rimelig :-)) Alf, som mange etter hvert har lært å kjenne, setter skjeldent sitt lys under en sjepe. Han har meninger om det meste, og da sælig om ting han ikke kan :-))

50 års vennskap har gjort at det vel ikke er mye vi ikke vet om hverandre. Derfor var det ekstra morsomt, synes jeg, da Alf tok mikrofonen under jomfruhummerrmiddagen og fortalte noe fra sin tur med Senjahav på Vestfjorden og Lofoten for 15 år siden, da han sto til rors uten land i sikte midt i Vestfjorden med 1700 m dybde, og satte i bakk da en måke lettet. Han var uten tvil om at der måtte være et skjær! Han hadde jo padlet i Bestumkilen, og visste hvordan et skjær så ut... :-)) Også dette en digresjon, men med humor og glede over hva to gamle gubber kan glede seg over av minner fra langt tilbake, om bord i slagskipet Senjahav.

Til dere alle: Takk for en super tur i fra Alf og Karsten.



Kystlaget Viken

- Arnulf -

Kystlagene i Forbundet Kysten har formål som samsvarer godt med interessene vi har i Norsk motorskøyteklubb. Derfor finner mange av våre medlemmer det også naturlig å være et av de over 9000 medlemmene i et av landets 115 kystlag. Forrige nummer av Skipperposten hadde en artikkel om Nærnes kystlag. Her kommer mer informasjon om et kystlag der flere av oss stadig møtes. Men først litt informasjon om «moderorganisasjonen».

Forbundet KYSTEN



er en organisasjon for vern av norsk kystkultur, og har som formål å styrke det norske folks identitet som kystfolk. Forbundet vil

Fremme bevaring og allmenn bruk av tradisjonelle fartøyer, bygninger, anlegg og kystmiljø forøvrig.

Drive opplysningsarbeid for å øke forståelsen for verdien av menneskelige og kulturelle tradisjoner i kysthistorien.

Vedlikeholde og utvikle tradisjoner i næring og håndverk.

Øke den faglige standard i vedlikehold og sikkerhet ved bruken av fartøyer og anlegg.

Forbundet KYSTEN spiller en viktig rolle i arbeidet med fartøyvern og bevisstgjøring omkring kystkulturens verdi. Kystlagenes virksomhet spenner fra restaurering av båter og sjøhus til seiling og sjømannskap.

Historikk:

Forbundet KYSTEN utgår av Forening for bevaring av eldre seilfartøyer (Heretter kalt Foreningen) og Båtlaget for bevaring av tradisjonelle norske båttyper (heretter kalt Båtlaget). Båtlaget ble etablert 13. mai 1975 og den som drev prosessen fram var Jon Bojer Godal. Senere kjent for verket «Nordlandsbåten og Åfjordbåten» som han skrev mesteparten av sammen med Gunnar Eldjarn. En annen sterk medspiller var Arne Emil Christensen, senere professor ved universitetet i Oslo spesialist på båtbyggingshistorie i jernalder og vikingtid samt en hyppig skribent i bladet KYSTEN gjennom mange år blant annet (Midtsidebåten).



Kystlaget Viken, eller Båtlaget Viken som det ble kalt i de første årene kommer fra Foreningen som ble dannet 25. november 1976.

Opphavsmannen til ideen om Foreningen var Svein Molaug på Sjøfartsmuseet. Her kom Tryggen Larsen og Arne Gjøen inn. Og da spesielt Tryggen som drev dette fram mot etableringen av

Forbundet KYSTEN og fortsatte som leder etterpå. Denne foreningen var landsomfattende og inngikk i det nystartede Forbundet Kysten den 14. september 1979. Derfor ble det allerede på stiftelsesmøtet til Forbundet Kysten bestemt at det skulle startes et lokallag for Osloregionen.

Ved dannelsen av Forbundet KYSTEN, som overtok en stor del av Foreningens styre, ble Arne Gjøen som formann bedt om å danne en forberedende komité som skulle ta seg av lokalforeningens fortsatte drift. I tillegg skulle han utarbeide forslag til vedtekter og program for den nye

foreningen som skulle bli det første lokallag i Forbundet Kysten.

Så er vi tilstede på Norsk Sjøfartsmuseum den 10. januar 1980 kl 1945. Da avholdes konstituerende møte på Norsk Sjøfartsmuseum med ca. 50 interesserte tilstede. Freddy Larsen åpnet møtet kl. 1945 ved å ønske velkommen. Han orienterte om den spesielle bakgrunnen for årsmøtet, som innebar at foreningen fra å være en landsomfattende forening nå vil gå over til å være en lokalavdeling under forbundet Kysten, som ble dannet høsten 1979. Lokalforeningen skulle nå foruten sine egne medlemmer også favne det tidligere Båtlagets medlemmer i Oslo-området. Her ble det vedtatt vedtekter og navn på den nye lokalforeningen som fikk navnet «Båtlaget Viken», forening for bevaring av eldre robåter og seilfartøyer».

Som formann ble valgt Freddy Larsen. De øvrige medlemmer i styret var Bjørn Skauge (Nestformann), Kristian Qvale (Kasserer), Ragnar Been (Sekretær), Arne Gjøen, Tore Fossgard og Ulf Mikaelen.

Når det gjelder avis så var de raskt ute med infobladet «Båtlaget Viken» og greide hele 5 utgivelser i stiftelsesåret 1980! Tidlig kom Viken i avisene også, allerede 4. mars 1980 stod følgende i Arbeiderbladet: «Arbeidet med å bevare restene av vår gamle kystkultur ser nå ut til å komme i fastere former. Foreningen med det tungvinte navnet Foreningen for bevaring av eldre seilfartøyer er i løpet av høsten/vinteren avløst av Forbundet KYSTEN og lokalavdelingen for områdene rundt Oslofjorden har fått navnet Båtlaget Viken».

Dette er bare et kort resymé over hva som skjedde på 70-tallet da enkelte framsynte tok tak for å berge vår kystkulturelle arv før den havna på dynga. Og det var i siste liten!

Tore Gramnæs Jacobsen
(formann Viken)



Av aktiviteter som drives i regi av Kystlaget Viken, kan nevnes:

- kulturminnevandring
- kystbibliotek
- Oslo maritime festival (tidligere «Akershusstevnet» - der «Ferdinand» hadde det med å «løpe av»)
- Strandloppa
- Sjøgangen (medlemsblad)
- Indre Oslofjord Kystlagssamling

Kystlaget Viken har helt siden starten hatt hovedtilholdssted ute på Bygdøy/Sjøfartsmuseet, nå Norsk Maritimt Museum – på

Sjøhuset.

Her holder båteierne fra Gjøa-havn, Vaaghalsgjengen samt båtlaget «Oksøens Teddy No. 1». St. Hans-feiring og «julegrøt» har vært en fast tradisjon i mange år. Men det er hyggelig om flere medlemmer benker seg til og koser seg på «kaia». Anlegget er bygget av flinke og ivrige medlemmer i Kystlaget Viken.



Kyslaget har også lokaler på Akershusstranda Skur 28 og 29. Du finner mer informasjon på www.kystlagetviken.no og www.facebook.com/kystlagetviken

Oslo Maritime Kulturvernssenter

er en stiftelse der både Kystlaget Vike og Norsk motorskøyteklubb er medlemmer!

(sammen med Norsk Veteransklubb, Seilskøyteklubben Colin Archer, Den norske Vetaranredningsskøyte Forening, KFUM Oslo Sjøkorps og Fartøylaget KNM Alta). www.akershuskaia.no

GUNVOR

En medlemsbåt i NMSK

BÅTNAVN: *Gunvor*
BÅTTYPE: *Motorskøyte*
BYGGET: *Flekkefjord 1932*
BYGGEMÅTE: *Furu på eik*
LENGDE: *13,68 m*
BREDDE: *4,70 m*
DYPTGÅENDE: *1,80 m*
MOTOR: *Volvo tmd - HK: 265hk*
GEAR: *Twin Disc*
KALLESIGNAL: *LK4058*

Innmeldt NMSK 12. september 2011

Eier: Nils Verne

Gunvor er en motorskøyte som er bygget i Flekkefjord i 1932 .

Hun starte som sildetråler ,men gikk over til reketråder da silda ble borte.

Fam Pettersen som hadde Gunvor fra ca 1954 og opp til 1975 brukte hun til rekefiske, ble meget godt kjent for sine reker, hjemme havna var da Langeneset i Søgne.

Gunvor gikk i fiske på sørvestlandet.

Ca 1978 ble hun solgt som privatbåt , da hadde hun ligget stille i nesten 2 år.

Gunvor ble totalt pusset opp i 1989 , hun ble veldig godt passet på av Roy og Marit som gjorde jobben (tidligere NMSK medlemmer – nå Drevsjø).

Jeg kjøpte Gunvor i 2002 og har gjort mitt beste for å holde hun i den stand hun fortjener å være . Det sitter i dag en volvo Penta



TMD 100 i Gunvor, en meget god motor.



Se også <http://www.nmsk.no/egenweb/Bater.htm>

Hurum trebåtfestival

Avholdt for første gang, i Sætre
5. - 7. juni 2015.

80 båter oppankret forut og hekk
fortøyd mot 180 meter lang
ny-gammel festivalbrygge
(god plass!)

Ca 8 båter fra NMSK deltok.

En koselig, liten og intim festival!

Festivalen gjentas 3.– 5. juni 2016



Betraktninger om å ha båt

Om å ha båt i et kystlag

Noen har båt med motor som går, andre med motor som ikke går. Noen har motor uten båt og noen båt uten motor. Kystlaget har to typer medlemmer. De med båt og de uten. Det er mange som har hatt båt, men de har bobil nå. Jeg vil snakke om dem som har båt.

Sesongstart er nøkkelordet. Her har vi vandret hvileløst rundt på bryggene en hel vinter i påvente av våren som visstnok skal komme snart. Yr.no sier så. Under presenningen ligger herligheten. Enkelte bruker helt andre uttrykk som vraket, råtehaugen, dævelskapet og lignende, men det er ikke mange, heldigvis.

Etter månedsvis med tildels søvnløse netter når det snødde og blåste som mest, er tiden endelig kommet for det båtfolket kaller "avduking". Presenningen skal av. Noen dager etterpå snør det igjen! (*@##!!@#!.)

Litt nervøs famling med nøkkel og hengelås som da selvfølgelig er en smule rusten og må "mykes" opp litt før man endelig kan entre styrhus og salong og ånde inn noe som enkelte ville kalle luft. Ikke vi. Olje, diesel og en gjenglemt Rimipose med matrester som skulle vært kasta sist høst, setter sitt preg. Det ser litt håpløst ut akkurat da. Da er det opp med alle luker, dersom det ikke regner eller snør da. Olje og diesellukt kan vi leve med, det er jo nesten som Eau De Cologne for oss båtfolk, men det i Rimipåsan er noe ganske annet. I frykt for å bli bitt eller i det minste varig smittet av noe farlig, pakkes posen inn i et par andre poser og du tenker at det som måtte være inni der nå kommer til å dø av surstoffmangel.

Et kjapt blick rundt i salong og lugar (les trang forpigg) viser sengetøy og klær som kanskje hadde hatt det bedre om de var tatt hjem året før. Det er da det er på tide å koke en kopp kaffe. Dette med gruff vet du. Kaffen er selvfølgelig fra året før og jaggu hadde jeg glemt å tømme kjelen for grut. Artig innhold. Koppene hadde vel tålt en oppvask de også!

Etter et par kopper kaffe og sortering av inntrykk er det på tide å starte opp. Da er det godt å vite at landstrømmen har stått på og at det fortsatt lyser noen lamper på laderen her og der. Og her er det snakk om prosedyre mine venner. Prosedyre. Om den er riktig vet jeg ikke, men den er i alle fall viktig. Tapping av kjølevæske, sjekke kjølevannsfileret, skru opp inntaket, lyse på dieselfileret for å sjekke kondens, sjekke koblinger på ledninger en tror er strømførende, peile olja, sjekke viftereima, ta en titt her og en titt der, slå litt her og slå litt der.

Så er tiden inne for første oppstart. En stille bønn, nøkkelen i og gløding i 15 sekunder. Du hører klikket i releet, pulsen stiger, du vrir til start og ingen ting skjer. Helt stille! Dørgende stille! Du prøver igjen og igjen og igjen, men fortsatt er det ikke så mye som en liten fjert engang. Ingen brumming, bare ord - mange stygge ord.

En av de virkelig store fordelene ved et kystlag er at du har mange å spørre.

Jeg får vite at det er en som heter Bendiksen som har satt seg fast i starteren? Slå litt på'n så kommer'n, er rådet jeg får. Eller kanskje du skal kortslutte'n. Prøver det, men til ingen nytte. Starteren må ut og hjem for å tørkes i stekeovnen et par, tre dager. Ikke veldig populært det nei. Lukter litt rart av nybakte brød etterpå gjør det og.

Uansett. Etter dager med tørking og kanskje litt overhaling, får du faktisk start. Det brummer. Det er da du blir sittende å høre etter ulyder, og dem er det mange av. Veldig mange - tror du. Men motoren går og det kommer kjølevann. Etter hvert blir ulydene til godlyder, du husker dem liksom igjen, og du sper opp neste kaffekopp med en helt spesiell type fløte. Det er jo tross alt helg.

All denne kaffedrikkingen i tillegg til lett skjult nervøsitet gjør noe med deg. Du må tisse. På tide å innvie toalettet! Det er dumt det. Veldig dumt. For inne på det som en gang ble kalt for toalett, nå utedass, melder det seg en ganske annerledes type odør og kan overhodet ikke sammenlignes med Rimi-posen. Her er saker og ting som burde vært gjort noe med sist høst ja. Mannfolk har rykte på seg for å være litt pinglete når det gjelder drittluft - det stemmer. Du prøver å ikke brette deg. Men det blir orden på møkka også, etter hvert.

Freden senker seg og pulsen går ned på et tilnærmet normalt nivå og håndflatene er ikke så svette lenger. Da er tiden inne for årets jomfrutur. Fortøyninger av og forsiktig akterover. Så kommer smellet. Hva fa.??? Landstrømmen!!!! Da blir det en tur på Biltema til mandag!

Her kunne jeg selvfølgelig ha fortalt om knapt nok styringsfart på indre havn, men det skal jeg ikke gjøre. Alle vet jo at det kommer av all sikringskosten som har tatt bolig på og rundt propell og ror. Og det er heller ikke nødvendig å fortelle at motoren ikke lot seg stoppe fordi stoppeviren hadde rusta fast. Bagateller i den store sammenheng.

Og det er nå vitenskapen trår til. Teak og eik må gjøres noe med. Olje eller lakk? Bare olje? Bare lakk? Hvilken blanding? Ener og toer? Hvor

mange strøk?. Du spør og får like mange svar som de du spør. Egentlig fler. Alle har sine oppfatninger og oppskrifter, og alle har selvfølgelig rett. Det er noen år siden jeg konkluderte med at det er nesten det samme hva du bruker, bare du bruker nok! Og det skal du jo, utover hele sommeren så du slipper dette neste år. Sagt det i mange år nå jeg. Sier det i år også.

Så skal vi på slipp. Kystlaget har egen slipp. Dette er ganske praktisk, men allikevel en utfordring. Slippen er liksom et naturlig samlingssted for medlemmer, et vrangleområde. Årsaken til tidligere dårlig styringsfart blir plutselig synlig for alle og behørig kommentert. Normalt er jeg veldig glad i blåskjell, bare ikke akkurat da. Kommentarer som "Har du konsesjon for blåskjell dyrking?" "Mangler bare hvitvín og litt loff nå", "Lenge sia du var oppe eller?". Og det er da det går opp for meg at det er faktisk det samme jeg også sier når andre båter er på slipp. Da faller liksom ting på plass.

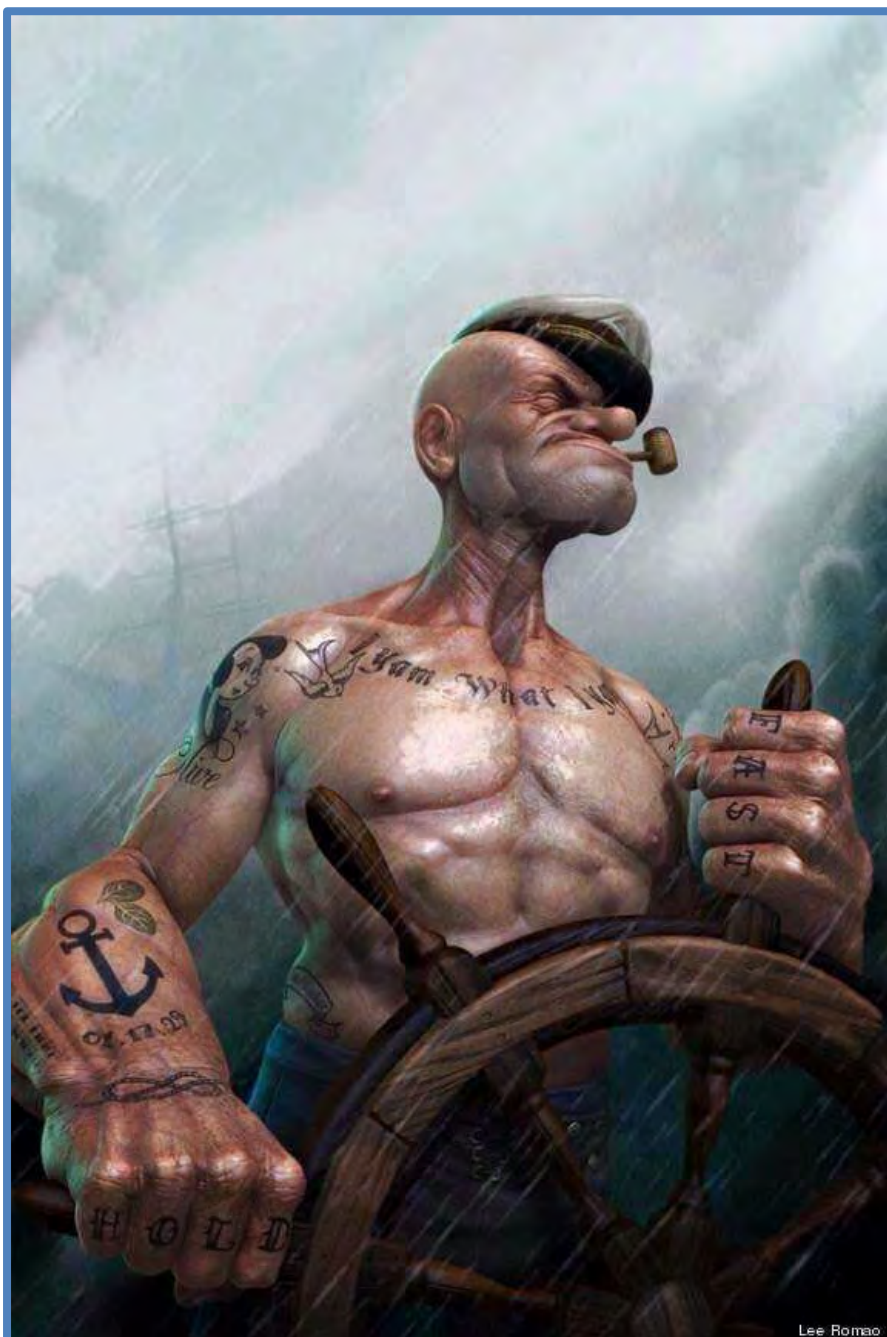
Fire døgn tar det på slippen. Hele tiden med vranglefolk rundt deg. Og nå slår resten av vitenskapen til. Type bunnstoff? En- eller to-komponent? Biltema eller Jotun? Ett eller to strøk? Hva med en ekstra vannlinje? Skal du stoffe propellen? Ett spørsmål går imidlertid igjen år etter år. "Åffer gjør du det sånn da?"

Akkurat det samme har jeg også spurt andre om tidligere, og mest sannsynlig kommer jeg til å gjøre det igjen.

Jeg har "bånnpropp" og skrur den ut hvert år. Kjølsvinet tømmes, i hvert fall for noen dager. Båten settes på vann. På vei til egen båt plass kommer en snikende følelse av at bånnproppen ligger igjen på slippen. Ingen god-følelse det der.

Det sies at båteiere har to lykkelige øyeblikk i livet. Det ene er når de selger båten, det andre er når de kjøper ny. For min del er det vel egentlig alt det jeg har skrevet om. Ville ikke vært det foruten. Vringlefolka, vitenskapen, odøren, tvilen, høy puls og kaldsvette. Dette er kystlag. Dette er båtliv.

Dag Østby Pedersen



Lee Romao

GARDERET ...

Vor stolte, højtbesungne virketrang,
som holder os ustandseligt igang,
er kun en sygdom af unødigt plagsomhed.
Nej, i et skib på havet bør man bo,
en lilleverden hvor Ens sjæl kan gro
og la sin uro gyngesig til ro –
garderet mod sin egen foretagsomhed.

Plet Hein

Denne artikkelen ble brukt i et skrift som ble utdelt på Kyststevnet i Sandefjord, sist sommer. På forespørsel om å kunne gjengi den i Skipperposten har vi desverre ikke lyktes i å få respons. Ettersom formålet er likt, tas likevel sjansen på gjenbruk.. Red.

"Trebåten" i Risør

-av Thomas Nicolai Bjønness-

Gleden er stor over å fortelle, etter mange år med underskudd og konkurser, endringer i styret osv - at Risør Trebåtfestival 2015 både ble en suksess program- og innholdsmessig og økonomisk. Solide 300.000,- i overskudd er en etterlengtet variasjon etter mange års frustrasjoner. Norsk Motorskøyteklubb var også representert på årets festival, denne gangen ved *Haabet, Antares, Amigo, Færder, Camilla* og jolla (for anledningen under piratflagg).



Også i år startet festivalen for mannskapene en dag før festivalåpning for publikum. En del båter samlet seg på Moen trebåtbyggerier onsdag ettermiddag, og øvrige mannskaper kom med buss fra Risør. Stille og rolig denne gangen, men like hyggelig som tidligere. Torsdag morgen seilte båtene i konvoi inn i Risørs havnebasseng og festivalen var i gang.

I år var jeg fra hjemmeadministrasjonen innvilget guttetur til Risør trebåtfestival, og piratfaktoren var derfor noget høyere enn tidligere år. Guttene som skulle vært med trakk seg i siste liten, men hva gjør vel det når piratskuta (les: jolla) ikke er større enn 12 fot. Med flagget til topps seilte jeg inn og ut av havnebassenget både tidlig og sent, enten alene eller som på bildet der jeg har praiet to kvinnfolk fra Færder. Jolla ble mitt fiskeperspektiv (i motsetning til fugleperspektiv) på årets festival. På dagtid ganske anstendig og barnevennlig, og utover de sene nattetimer fungerte jolla utmerket som en tilskuerplass til konserter og som transport fra båt til båt. Best var vel den ene turen en sen kveld, etter at alle konserter og arrangementer var over. På tross av vindstille var det vindstille med et lite sig ut av havnebassenget. Seilet ble heist, tre voksne satt om bord. Flasker var tømte, bokser var tomme og stemningen var magisk. I det vi rundet flytebyggene før man kommer til steinmoloen går det vindstille siget over i en lett (les: særdeles lett) bris hvorpå sjørøverskutas kaptein utroper at *nu skal der seglast*. Turen var flott der vi seilte mot pjoelter bay og holmene øst for Stangholmen. Riktignok ble vi en smule kalde, da på tross av at *turen* kun tok 20 minutter så brukte vi 2 timer på *returen*. Jeg tror dette var samme dagen som noen av gjestene forsøkte å kripe under dekk, noe jolla ikke har (ref.bildet).



Jeg har i flere år hatt et nært forhold til enkelte av festivalens arrangører, og ivrig kommunikasjon med festivalens styre. I år var jeg bedt om å holde havnevandring på festivalens lørdag. Litt spent, og litt stolt, hadde jeg planlagt på forhånd hvordan jeg ville legge dette opp. Tanken var at publikum og evt. mannskaper som deltok ikke kun skulle få høre tørre

fakta om båtene, men at dette skulle krydres med litt spenstige historier fra båtenes lange og spennende liv. I all beskjedenhet må jeg innrømme at jeg synes det ble meget vellykket. Omkring 50 tilskuere lyttet velvillig til meg, og kanskje mest av alt, til båteierne jeg hadde avtalt at selv skulle fortelle de krydrete historiene. Her var alt fra historier



om båter som hadde vært involvert i statskupp, som nesten hadde gått ned, som er totalrestaurert i den grad at det kun finnes een plank av originaltreverket, til vikinghistorier, motorhistorier mm. Årets

motorbåtdefilering var også en suksess, og mange av de flotte motorbåtene glitret idet de passerte dampskipsbrygga for full maskin. Skøyteseilasen var i år flyttet til fredagen, og som ekte pirat forsøkte jeg uten hell å kapre skøytene i det de suste forbi meg i regattaløypen. På mer enn ett tidspunkt følte jeg meg ganske liten der jeg satt med liten rigg og nesten usynlig båt mens 30-50 tonn tunge seilskøyter jaget forbi som om det var skuddpremie på jolla.

Utover alt dette var det foredrag på Risør trebåtbyggerier om restaureringen av Colin Archers Jærbuen (ex.Nanna), med fiskesuppe og attåt til alle festivalens bidragsytere og deltagende klubbformenn og -kvinner. Det var konserter innerst i havna, utstillere av maritim og tradisjonell art, flere mattelt enn tidligere, foredrag og omvisninger lokalt, de tradisjonelle båtkåringene, barneshow med Alexander Hermansens *Alexanders Ark*, pirattokt med Christiane av Drammen. Eliasbåten var på besøk og fraktet unger både hit og dit, folk pratet og lo og knyttet nye og gamle bekjentskaper. Alt i alt en særdeles vellykket festival. Allerede har festivalledelsen bekreftet at åtte 12-metere er påmeldt neste år, så da blir det meterbåteilas i tillegg til skøyteseilasen. Trebåtfestivalen ønsker ALLE trebåter velkomne! Neste år håper jeg flere skøyter, kuttere og andre store, tidligere bruksbåter også vil melde seg på. Jeg skal, denne gangen med hele familien igjen. Gleder meg!



Styrhuset

Styrhuset er sikret enda bedre, og styrhuset er forsikret!

7 moringer med tilhørende fortøyninger er inspisert av NMSK-medlem Stian Reksten, som i flere år av sin oljekarriere har utført den samme jobben på installasjoner i Nordsjøen. Stian med god hjelp av Eivind og Knut, har deretter byttet og/eller forsterket fortøyningene der kjetting eller trosse var rustet eller slitt. Moring nr 8 er også nyanskaffet og montert, som sikring mot den aller verste vindretningen. Gutta har gjort en kjempestor innsats for NMSK! Vi har brukt mye av klubbkassa til dette, men på det siste årsmøtet ble dette bifalt som en riktig og god anvendelse av pengene.

Styrhuset ble i sommer også forsikret. Styret har lagt særlig vekt på ansvar for skade eller tap (skade-/kollisjonsansvar), heving (ansvar for fjerning av vrak) samt styreansvar.



Foto fra ca 2003, da Styrhuset ble slippsett og vedlikeholdt av medlemsentusiaster.

Sjøreise til kyststevnet i Bodø 2016



Kystlaget Salta melder: Forbundet Kystens landsstevne 2016 går av stabelen 14. - 17. juli i Bodø. Kystlagets store løft, -og viktige bidrag til Bodø bys 200 års jubileum neste år er i god rute.

Planleggingen går sin gang, og vi begynner nå å se konturene av hvordan arrangementet kommer til å bli.

Stevnet vil bli et formidabelt utstillingsvindu for nasjonal, regional og lokal kystkultur og håndverkstradisjoner. Vi vil presentere et mangfold av kulturuttrykk, utstillinger og konserter og gi deltakere og besøkende positive, faglige, sosiale og kulturelle opplevelser. Tema er byens historie knyttet til båter og bygninger, vår samiske kystkultur og tradisjoner knyttet til

nordlandskysten. Vi har også fokus på miljøspørsmål, og vil ha et reint stevne og et reint hav.

Stevnet blir både fortettet og intimt. Båter og bryggedans, konserter og foredrag, salgsboder og demonstrasjoner, alt knyttet til kystkultur og tradisjon.

Senjahav og Antares er i ferd med å planlegge en felles ferd til Bodø!

Avreise fra Oslo omtrent 1. juni, og vi løser opp den planlagte delen av turen etter Kyststevnet i Bodø den 17. juli.

Vi tøffer ikke sammen på hele seilasen, men avtaler tid og sted for å møtes før vi skal rundt potensielt tøffe stekninger. Og vi avtaler å møtes i byer/havner der vi mener det kan være hyggelig å oppleve noe sammen.

ER DET FLERE I NMSK SOM KAN TENKE SEG Å TA MED SIN BÅT OG BLI MED PÅ LAGET?

Hilsen Karsten og Arnulf

Maritim ordliste

Noen utdrag fra "ordlista":

(Mer kommer i neste nummer)

Aktenfor tvers:

Uttrykk for alle rettinger aktenfor skipets tverrlinje midtskips.

Akterspeil:

Akter, ved bakerste ende av skipet. Den plane eller svakt krummede flate som danner bakre ende på et fartøy. Fartøyer med akterspeil er plattgattet.

Akterstevn:

Forbindelsen akterut mellom de to sider av et fartøy med spiss ende.

Avfarende plass:

Plassen man seiler fra.

Babord Halser:

Vi seiler med vinden inn om babord.

Bakk: Oppbygning (dekk) på forskipet som går fra side til side, inklusive baugen.

Bakke: Gå akterover.

Ballast:

Lavt anbrakt last (på større skip som regel vann i bunntanker) for å øke fartøyets dyptgående, stabilitet, trim og slagside. På seilskip var dette ofte jord og sten. Gå i ballast, være uten last (men med ballast inne).

Bavianvakt:

Vakt som settes midlertidig når skipet skal forhale og lignende.

Belegge:

Sette et tau fast på et kryssholt eller puller slik at hurtig kan tas av igjen. Fortøye en mindre båt.

Bestikk:

Opptegnelser som skal gjøres (og innføres i dagboken) om et skips tilbakelagte vei. Også plassen på broa hvor man oppbevarer draft og utfører navigasjonsoppgaver. (Også kalt bestikklogar).

Bidevind:

Vind som kommer inn forenom tvers.

Buss gatt:

Åpning i skanseledning for fortøyning.

Båke:

Seilmerker/sjømerke, brukes til veiledning for skipsfarten i kystfarvann. Faste merker er jernstenger, *båker* og varder som står i eller nær seillenden, og ofte er forsynt med en arm som viser mot seilløpet.

Davit:

Kran eller arm for utsvinging av livbåt eller jolle(liten båt).

DeplACEMENT:

Vekten av den vannmengden som et fartøy fortrenger.

Deviasjon (Missvisning):

Forskjellen mellom magnetisk nord og magnetkompassets nord. Grunnen er at den magnetiske nordpol endrer "posisjon" gjennom tid.

Dollbord:

Forsterket bordgang (dekk) på åpen båt. Egentlig hvor tollepinnene skal stå.

Dregge:

Det vil si at fartøyet driver på grunn av at ankeret/dreggen mister festet i bunnen. Også brukt om å søke etter noe på bunnen, med f. eks en dregg.

Dørk:

Sjømannsuttrykk for gulvet ombord.

Esing:

Innvendig langskips list/plank på innsiden av øverste bordgang på mindre fartøyer. Se også reling og ripe.

ETA:

Estimated arrival time. (Beregnet ankomst tid).

NMSK høstsamling i Jensesund

NMSKs 40 års jubileum ble kombinert med høstsamling i Jensesund på Vestre Bolærne.

Vi var ikke så mange som prioriterte å tømme den litt lengre turen enn høstsamlingene pleier å være, men vellykket var det for oss som møttes!

Bare 5 båter gjorde at samvær og opplevelser ble ekstra hyggelige. Og det var Oslo-båter som møttes, etter ca. 40 nautiske mil en fredag formiddag i nydelig vær.



Fredag ettermiddag ble obligatoriske ankerdrammer inntatt ("sjå i taket") og den gode vennepratene kom i gang. Det var mange barn så det ble ingen tung voksenfest. I stedet ble det mye lek før barnas kveld ble avrundet på badestranda - alle i hop. Herlige gleder!





Lørdag startet med tur på den vakre øya Mellom-Bolærne som har så mye historie.

Deretter ble det jolleturer til Østre Bolærne i sol og frisk bris. Våte rumper fikk god tørk under guidingen på kystfortet.

Spill og leker engasjerte absolutt alle, som innledning til festmiddag. Grilling og spising foregikk i Jensesund gjestehavns enkle lokaler.

Premieutdeling til alle barna, og dans når de hadde lagt seg.



Kystverkets nye kartapplikasjon: **Kystinfo**

Kystinfo viser en samling kartlag med data og informasjon om marine og maritime interesser. I tillegg presenteres nasjonale datasett om natur- og kulturverdier samt eiendomsinformasjon hentet fra andre statlige etater.

Det er flere ulike temakart som er tilgjengelig fra temakartvelgeren nede i venstre hjørne. Dersom du ønsker å kombinere kartlag fra flere temakart velger du knappen temalag i stolpen til høyre.

<http://kart.kystverket.no>

The screenshot displays the Kystinfo web application interface. At the top, there is a browser window showing the URL <http://kart.kystverket.no/>. Below the browser window is a navigation menu with options like 'Fil', 'Rediger', 'Vis', 'Favoritter', 'Verktøy', and 'Hjelp'. A search bar is present with the text 'Søk etter innhold eller legg til et kartlag'. The main area shows a map of the Oslo fjord region, with various data layers overlaid, including navigation routes, property boundaries, and environmental data. Labels on the map include 'Engelsviken', 'Oslo', 'Krukehavn', and 'Grepan'. On the right side, there is a 'Temalag' (Layers) sidebar with a list of layers and checkboxes to toggle them on or off. The layers listed are: Farled og merker, Havn, Plan, Eiendom, Fiskeri og havbruk, Natur og Miljø, Beredskap, Los, Rutetiltak, rapportering, Sjøtrafikk og AIS, Kulturminner, Marine grunndata, Svalbard, Grenser og inndelinger, Skråfoto, and Referansedata. At the bottom left, there are buttons for 'TEMAKART' and 'BAKGRUNNSKART'. At the bottom right, there are navigation controls for zooming in and out. The bottom status bar shows the coordinate system 'EPSG:4326', coordinates 'N: 59° 09.651' Ø: 10° 38.431'', scale 'Målestokk 1 : 160 000', and the logo '@Kartverket'.

NEST SIST



"Varmere. våtere og villere!"

Ta med **kotanter** til våre arrangementer:

KJØP LODD!

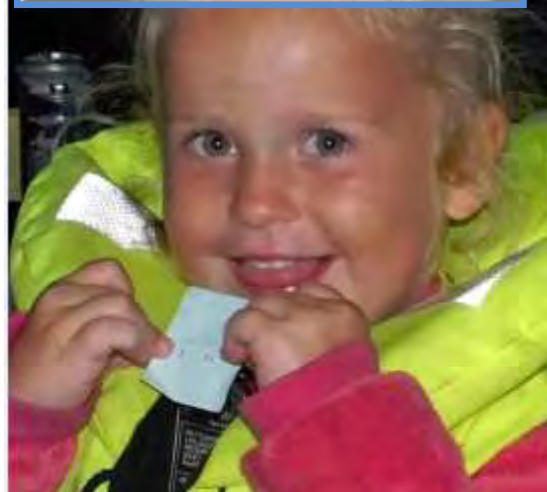
MEDLEMSRABATTER

Mot fremvisning av gyldig medlemskort i **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 starthatterier

Regionol



MEDLEMSEFFEKTER

Bestilles gjennom post@nmsk.no eller klubbens kasserer:

- Stoffmerke (se bilde) kr 50,-
- Vimpel (se bilde) kr 200,-
- Fleece jakke med merke kr 400,-
- Pique skjorte med merke (se bilde) kr 200,-



MEDLEMSAKTIVITETER

- Fredag 27. november 2015
 - Lørdag 27. februar 2016
 - Fredag 22. april 2016
 - Lørdag 28. mai 2016
- Sildebordet på Styrhuset
 - Årsmøte og årsfest
 - Medlemsmøte
 - Bryggefest

STYRE OG STELL

NMSK styre 2015-2016:

Styreleder:	Thomas Bjonness	tlf 90529911, e-post thomas@trendegfrisk.no
Nestleder:	Knut Holt-Larsen	tlf 92615638, e-post kholth-l@online.no
Kasserer:	Arnulf Wibe	tlf 99598964, e-post arnulf.wibe@online.no
Styremedlem:	Ole Larsen	tlf 41490530, e-post dr.olemurer@gmail.com
Styremedlem:	Eivind W Robertsen	tlf 91884946, e-post ew-rober@online.no
Styremedlem:	Stian Reksten	tlf 91840701, e-post stian.reksten@online.no
Styremedlem:	Oddgeir Rudningen	tlf 48154707, e-post oddgeir65@hotmail.com
Styremedlem:	Hanne Syrstad	tlf 45293500, e-post hanne.syrstad@gmail.com
Styremedlem:	Lasse Berger	tlf 91737400, e-post berger.lasse@gmail.com



Det er ikke fart og vakre linjer det dreier seg om!



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Drammensveien 208, 0277 Oslo

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