



SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

April 2019



www.nmsk.no

SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



Forsidebilde:

Baugen på MK Ruth i «kappkjøring» med MK Solbris
under NMSK vårsamling 2018



Redaktør
Arnulf Wibe
arnulf.wibe@online.no

Innhold

s 3	Formannens hjørne
s 4-5	Velkommen til Fjordbåtforeningen!
s 4-5	Solcellestrøm om bord
s 6-7	Rurskjell
s 8-9	Dritt...igjen!
s 10	Trær til båtbygging
S 11	Framtidens propell
S 12	Maritim litteratur
S 13	Den norske Fjordbåtforening til NMSK
s 14-15	SOLFRID
s 16	DOLPHIN
s 17	MIRA
s 18-21	Langs norskekysten sommeren 2018
s 22-23	NMSK vårsamling, samseiling og på Risør trebåtfestival
s 24-25	Årsmøtet og årsfesten i NMSK
s 26	Høvedsmann skipshandel (annonse)
s 27	Skipskost
s 28	Nyeste medlemsbåter i NMSK
s 29	Profilering av NMSK
s 30	Navigasjon
s 31	Nest sist
s 32	Styre og stell

Formannens hjørne

Årsmøtet i NMSK ble avholdt den 16.mars i Skur 28 på Akershuskaia i Oslo. Det var god oppslutning om møtet, og medlemmer langs kysten fra Halden til Trondheim var representert. Hele styret ble gjenvalgt, og vi takker for tilliten. Vi håper medlemmene setter pris på jobben vi legger ned for klubben og setter stor pris på alle innspill og ideer dere ønsker vi skal jobbe videre med.

Saken om Styrhuset ble diskutert lenge og vel. Det er vemodig for klubben å miste sitt unike klubbhus, men uten tilstrekkelig dugnadssamarbeid med Maritim båtforening, som eier bryggeanlegget, ser styret ingen annen mulighet enn å avhende Styrhuset. Med den utviklingen Norsk Motorskøyteklubb har hatt gjennom det siste året, der medlemsmassen nå strekker seg fra Østfold til Finnmark, finner vi det ikke forsvarlig å bruke mye av klubbens penger på å vedlikeholde et klubbhus som kun kommer noen få av medlemmene til gode. Med bakgrunn i dette ble styret gitt Årsmøtets tillatelse til å finne en verdig arvtager til Styrhuset, et arbeid vi nå har igangsatt. Hvis alt går etter planen blir styrhuset overdratt til nye eiere i løpet av våren 2019.



Sesongen 2019 byr på masse spennende aktiviteter for NMSKs medlemmer. Jeg ber deg derfor studere aktivitetsoversikten her i Skipperposten nøye, og allerede nå merke av de ulike datoer i kalenderen slik at du ikke går glipp av moroa. Skulle du vite om andre arrangementer i din region, som ikke vises i kalenderen setter vi stor pris på om du gir oss beskjed om dette. Aktivitetskalenderen skal også til enhver tid finnes oppdatert på www.nmsk.no

Jeg vil komme med en oppfordring til samtlige: vær en aktiv bidragsyter du også! Det er viktig at du som medlem sørger for å holde styret oppdatert vedrørende endringer i din kontaktinformasjon, båtens eierforhold m.v. slik at vi får sendt deg løpende informasjon om hva som skjer i klubben, samt at vi kan oppdatere fartøyregisteret online ved endringer. Vi ønsker samtidig å høre fra deg dersom du har ønsker og innspill til klubben. Hvor går turen i sommer? Hva skjer av planlagte og uplanlagte oppgraderinger om bord? Har du fått egen nettside eller facebookside til båten, eller tar du initiativ til å dele din reiserute i håp om å treffe likesinnede langs kysten?

Vårt rikholdige fartøyarkiv online beundres av mange. Dette arkivet viser tidligere og nåværende fartøyer tilknyttet NMSK. Jeg har et ønske om å få laget i stand en fartøymatrikkel også. Dette lar seg dog kun gjøre dersom vi har oppdaterte og rikholdige informasjonen om hvert enkelt fartøy. Jeg ber derfor alle og enhver av våre medlemmer ta turen innom fartøyarkivet på nettsidene våre, for å sjekke hva som ligger der av informasjon om nettopp ditt fartøy. Har du utfyllende informasjon setter vi stor pris på om du sender dette asap til post@nmsk.no

Med ønske om en fortreffelig sesong, og at vi treffes langs kysten....

Thomas Nicolai Bjønness

Solcellestrøm om bord

- Arnulf Wibe -

Mine forrige forbruksbatterier varte i 17 år, før jeg kjøpte nye i fjor. Dette var uvanlig lang levetid på de fire 250 Ah gel-forbruksbatteriene på Antares – der forrige eier og undertegnede har hatt mye fokus på god håndtering av elektrisiteten om bord. Båten har de seneste ti årene med meg som skipper gått 20.000 nautiske mil langs norskekysten og sju av årene har batteriene formidlet strøm til båten som helårsbolig.

Nå vil jeg supplere strømforsyningen om bord med solcelleenergi!

Jeg vil bevare de nye AGM-batteriene i mange år; jeg ønsker å kunne ligge dagesvis på svai uten å tenke særlig på strøm, jeg vil minimere bruken av generatoren om bord, og jeg ønsker å unngå kopling av båten til tvilsomme strømanlegg på land!



Tilleggsinformasjon

Driftsspening	12V
Ytre mål	1060x540x3 mm
Vekt	2,3kg
Solcelletype	Monokrystallinsk
Leveres med Cellprotector	Nei
Maks ladestrøm	5,9A
Bøyningsgrad	15%
Kan tråkkes på	Ja
Sammenleggbar	Nei
Konstruksjon	Glassfiberplate
Maks ladeeffekt	100W

Strømforbrukerne kan være «sultne» når vi ønsker komfort ombord. De trenger hovedsakelig 24 volts spenning, men det er også behov for noe 12V og 230V. Alt styres av diverse, solide Victron produkter i Antares. **Generatoren** fungerer, men den er svært kostbar i anskaffelse om den skal kollapse, den slites og krever jevnlig vedlikehold, den støyer, forurenses og bruker ganske mye diesel.

I det følgende deler jeg med Skipperpostens lesere hva jeg har spurt om, hørt og lest - og legger til grunn for min anskaffelse av solcellemateriell og montering om bord:

Valg av panel og regulator

Salget av solcellepanel er sterkt økende, og det er krevende å finne fram i jungelen av informasjon på internett. Ikke mye dreier seg om solenergi på båt, og det er i all hovedsak leverandørene/nettbutikker som informerer. Og de fokuserer svært ulikt – ofte med spinkle data og vurderinger. Jeg finner ingen testresultater som jeg forstår og kan nyttiggjøre meg. Sammenligninger er derfor vanskelig! Ut fra det jeg leser har jeg imidlertid kommet til følgende:

- Utforming og plassering: Det må være minst 30 celler i et solcellepanel for at spenningen skal bli så høy at strømmen renner fra panel til batteri, og ikke omvendt. Mange celler er ikke bedre enn få.

Panelenes plassering på min båt må bli oppå salongtaket - der det er lite/ingen trækking (panel som tåler mye trækking er svært kostbare) og lite som skygger (vesentlig for effekten på panelet).

- Kvalitet: Taket er ikke plant/rett, så panelene mine må være litt

formelige – *semifleksible*. (Harde panel er billigere, men de krever en ramme, fanger vind og sjøsprøyt, og er tykkere og tyngre. Skulle jeg valgt dette, burde stativet for Solcellepanelet være vendbart eller flyttbart for å unngå skygger når båten ligger stille).

Mine solcellepanel og koblinger må tåle kraftig sjøsprøyt og vind, men samtidig ønsker jeg enkelt å kunne demontere og kunne ta panelene inn i båten før værforholdene blir ekstreme. Jeg vil gjerne ha *EFTE-beskyttelsesfilm* på panelet som øker lys-absorpsjonsevnen, selv om PET er mest vanlig og antagelig noe billigere. Typisk solcellepaneleffektivitet er 15-20%. Jeg vil gjerne ha *monokrystallinske* panel, med karakteristisk svart og ensfarget silisium. De har høyest virkningsgrad, og forvandler ca 18% av solenergien til elektrisitet. Polykrystallinsk (blåsjattert silisium) har 2-3 prosent lavere virkningsgrad, men kan være litt billigere.

- Størrelse: Panelets pris er omtrent proporsjonal med arealets størrelse, men det er viktig å unngå underdimensjonering. Det kan ende i *null strøm*! Jeg tenker å sette av drøyt 1 kvadratmeter flate som tilsvarer omtrent 2 stk 100 watts panel.

- Elektro: De fleste panel leverer spenning som er egnet for lagring på 12 volts batterier. Spenningen fra ett panel ligger typisk rundt 20V, men leveres ujevnt. Skal panelene levere stor nok spenning til mitt 24 volts batterioppsett, må jeg seriekople 2 stk 100 watt panel, forteller NMSK medlem Steinar Enge som bl.a. forhandler Victron. Og jeg trenger en 12V/24V MPPT



laderegulator -«hjernen» i solcelleanlegget som passer på at batterier lades effektivt og riktig . Den inneholder også flere sikkerhetsmekanismer som beskytter mot brann, skade eller ødelagte batterier. En enkel og billig Victron regulator gjør susen. (Hvis jeg seinere ønsker å utvide solcellepanelene til å levere mer enn 10 amper, burde jeg kanskje kjøpe en større/mer avansert regulator allerede nå?).

Ladingen fra solcellepanelene til batteriene kan jeg kontrollere gjennom displayet på mitt eksisterende Victronsystem. Et kostnadsøkende display på laderegulator er derfor unødvendig, og uansett vil det jo være plassert på et «krøkkete sted» - nede kjelleren nær batteriene!

Solcellekoblingene og medfølgende «kabelstump» er ofte “bare” 2x2,5mm². Men riktig dimensjon på kabelen videre ned til laderegulatoren avgjøres av hvor mange *ampere* som skal gjennom kabelen og hvor *langt* kabelen skal strekkes. Se tabell.

For øvrig vurderer jeg om det er lurt å kunne skru av solcellepanelet når vi går for motor, slik at ikke det blir noe tull med tilføringen av strøm. Kan «systemet» bli lurt av spenningen som blir tilført fra solcellepanelet ved optimaliseringen til batteriet? Da må jeg evt. kople på en bryter etter regulatoren slik at jeg kan jeg “skru av” solcellepanelet.

(A)	1m	2m	3m	5m	10m	12m	15m	20m
1	0,1	0,2	0,4	0,6	1,2	1,4	1,8	2,4
2	0,1	0,5	0,7	1,2	2,4	2,9	3,6	4,8
3	0,2	0,7	1,1	1,8	3,6	4,3	5,4	7,2
4	0,2	1,0	1,4	2,4	4,8	5,8	7,2	9,6
5	0,3	1,2	1,8	3,0	6,0	7,2	9,0	12,0
6	0,4	1,4	2,2	3,6	7,2	8,6	10,8	14,4
7	0,4	1,7	2,5	4,2	8,4	10,1	12,6	16,8
8	0,5	1,9	2,9	4,8	9,6	11,5	14,4	19,2
9	0,5	2,2	3,2	5,4	10,8	13,0	16,2	21,6
10	0,6	2,4	3,6	6,0	12,0	14,4	18,0	24,0

Tabellen er til å beregne kabelens tverrsnitt. Den gjelder 12 V og gir 2,5 % effekt og spenningstap.

Etter enda en gang å ha spart opp litt penger til «det evige sluket» - båten min - gleder jeg meg til å få den praktiske erfaringen med de teoretiske studier som ligger bak denne artikkelen - montering og bruk av solcelleanlegg ombord!

Rurskjell

Fra: redningsselskapet.no/sikker-til-sjos/slik-blir-du-kvitt-rurskjell/ - tekst og foto: Torsten Rasmussen

Rurskjellene står ikke høyt i kurs hos båtfolket. RS har testet hva som virker og hva som ikke virker.

Rur er i utgangspunktet et uanselig lite krepssdyr, men dette vesenet sitter bokstavelig talt som limt til båten. Rur fester seg nemlig med et naturlig, råsterkt lim som byr alle syntetiske tokomponentsprodukter på verdig konkurranse. Den imponerende festeteknikken blir dermed en kilde til dyp frustrasjon for båteiere som ferdes i sjøområder der ruren trives ekstra godt. Forsiktig skraping, stålbørsting og hakking tar en evighet, og røffere virkemidler kan skade skrog og motordeler.



Spørsmålet er hvilke snarveier som gjør jobben lettere. Duger kjerringrådene eller er dyre spesialprodukter tross alt det beste?

Fester seg om sommeren

Rur-larvene klekkes om våren, og den første tiden flyter yngelen rundt i kolonier. Men når vanntemperaturen stiger og larvenes utviklingsnivå er kommet et hakk videre, slår de seg kollektivt ned på nærmeste passende overflate. Dette fenomenet kalles rurnedslag, og relativt rolige havnevann gir ypperlige betingelser for bosetting. I mildere strøk fester ruren seg omkring sankthans, derfor har det noen steder

vært tradisjon å ta opp fiskebåter i perioder for å unngå rurplagen. Intens overvåking av livet i havet og påfølgende landsetting er neppe noe reelt alternativ for fritidsbåteiere, men båten bør i alle fall være godt stoffet. Tynt bunnstoff kan være en medvirkende årsak til at ruren flytter inn.

Når larvene har slått seg ned, avsetter de først det nevnte, naturlige limet. Dette danner fundament for en kalkplate, og på denne platen bygger larven det velkjente, koniske skjellet. «Huset» er utstyrt med to lukkeplater som sørger for at dyret ikke tørker ut, og rur kan derfor overleve flere uker på tørt land.

Når blindpassasjerene først er på plass, er det derfor vrient å bli kvitt dem, og om båten ligger på sjøen over vinteren, kan problemet fort bli stort. Farten går ned, og drivstofforbruket stiger, i tillegg til at rur og andre



skjell kan skade gummibelger og blokkere inntak. På stålbåter kan slik groe i tillegg forårsake korrosjonsproblemer.

Kalk kan løses opp

Rurens hus består av kalsiumkarbonat, og kalsiumkarbonat blir oppløst av syrer. Vi har derfor testet fire syrebaserte kjemikalier som er anvendelige til rurfjerning: to relativt dyre spesialmidler og to rimelige syreblandinger som ellers benyttes til ulike former for rengjøring. Kjemikaliene er aggressive, og det svært viktig å bruke beskyttelsesbriller. Også gummihansker og en overtrekksdrakt for å beskytte klærne er nyttige rekvisitter under rurfjerning. I tillegg inneholder dampene fra rensedråtene syrerester, og denne syren vil lett smakes om du ikke bruker maske. Merk for øvrig at aluminium og saltsyre går dårlig sammen. En rask vask bør ikke by på store problemer, men forsiktighet anbefales.

I denne testen er saltsyren og eddiksyren produsert av den danske Borup-fabrikken, men tilsvarende produkter er vanlig handelsvare hos byggevarehandlere og fargehandlere. Konsentrert eddik selges dessuten i dagligvareforretninger. Merk dessuten at begge disse syrene i fortennet utgave har flere nyttige bruksområder i båten; sjekk på nettet for tips og utblandingsforhold.

Test

International Barnacle Remover: 4 av 5 stjerner

Saltsyrebasert, kalkoppløsende rensmiddel tilsatt tensider. Påføres med spray og etterbehandles mekanisk eller med høytrykksspyler. Husk å skylle godt med vann etter bruk. Innhold: 0,5 liter, typisk pris: 197 kr

Hempel Barnacle Remover: 4 av 5 stjerner

Saltsyrebasert, kalkoppløsende rensmiddel tilsatt tensider. Påføres med spray og etterbehandles mekanisk eller med høytrykksspyler. Husk å skylle godt med vann etter bruk. Innhold: 0,5 liter, typisk pris: 209 kr

Borup Saltsyre: 3 av 5 stjerner

Saltsyre i ca. 35 prosents oppløsning. Anvendes vanligvis til fjerning av mørtelrester og kalkutfellinger fra mur og steingulv. Påføring med sprayflaske gjør jobben enklere. Særlig på steder det er vanskelig å komme til. Innhold: 1 liter, typisk pris: ca 60 kr/l

Borup Eddiksyre: 1 av 5 stjerner

Eddiksyre i 30-35 prosents oppløsning. Vanlige bruksområder er avkalking av kaffetraktere og vannkraner, samt rengjøring av andre overflater med kalkbelegg. Innhold: 1 liter, typisk pris: ca 50 kr/l



Fra et innlegg på «Båtlassen.no»:

På slutten av sesongen i fjor merket jeg at ytelsen for motor var litt redusert. Når jeg så propellen var ikke det så rart. den var grodd med rur, og et par små blåskjell også... Med høytrykksspyler og en plankebit fik jeg spylt og skrapet mesteparten av, men den runde "grunnmuren" til ruren, var det ikke mulig å gjøre noe med. En liter 30% saltsyre koster under 150 kroner.

Jeg fylte litt saltsyre på en gammel kassert sprøytekanne, og sprayet på. Man ser og hører med en gang at det virker: Når syra treffer ruren/kalken (basisk) reagerer de med hverandre. Man ser at det bobler og ryker, man hører også at det syder, syra forandrer farge og blir gulaktig, som renner nedover, sammen med kalken. Jeg lot syra virke i et minutt eller noe slikt. For å få mest mulig effekt tok jeg på meg engangshansker og tok en gammel fille og gnei fort av propellen.

Syra gjør under! Det er bokstavelig talt bare å tørke vekk ruren på samme måte som man tørker opp melkesøl på et bord. Etter to runder var ruren helt borte...

Jeg spanderte tid til å finne frem litt autosol og polere litt på propellen, når den først var så rein.

Viktig merknad til innlegget, fra en annen: Sprøytekanne til saltsyre kan være skummelt! Litt uheldig vindretning, og du har hele ansiktet fullt av saltsyre! Bruk heller malerkost, da har du mer kontroll over påføringen. Ellers er 30% rimelig sterkt, du kan tynne den ut med vann til 10-15% og likevel oppnå ønsket effekt. Men husk å helle syren i vannet, ikke omvendt!



Dritt ... igjen!

Etter «toalettartikler» i de to foregående nummer av Skipperposten, står det ett tema igjen:

Ombygging av septikanlegget fra tømning i sjøen til landbasert tømning!

Mange kvier seg for å bygge om septikopplegget ombord for å imøtekomme stadig strengere regulering av hvor du kan tømme septiktanken. Dagens *svenske* regler for tømning av septik går imidlertid ut på at det er totalforbud mot å tømme septik rett i sjøen. Forskriftene krever at det er montert mulighet for sugetømming fra dekk. Båter som ikke klarer å tilfredsstille disse kravene må avinstallere toalettet!

Skipperpostens red: Mottaksstasjoner for septiktømming er under etablering i både Sverige og Norge, men omfanget er i 2019 fortsatt variabelt. Men...uansett – mange av oss vil gjerne gjøre tiltak for unngå pumping av dritten ut i sjøen i havnebasseng eller nær der andre bader!

- Av Astor i Båtens Verden, presentert av KNBF:

Artikkelforfatteren har bygget om sin 41 år gamle trawler, og det gikk lettere enn han trodde. Alt unnagjort med materialer for i underkant av et par tusen kroner og et par dagers jobb.

(Red: Merk at dette er 2005-priser)

Før du bestiller de delene du trenger, skaff deg oversikt over hvor slangene går fra toalettet til septiken og derfra igjen til bunnkranen. Rydd unna og gjør plass. Planlegg letteste vei fra dekket hvor inntaket mot sugepumpa skal monteres. Pass på at du har en relativt grei plass der treveisporten skal sitte og at du kan komme til denne greit for å svitsje over fra tømning i sjøen til tømning mot land.

Det er viktig at du kommer til denne hendelen uten å måtte demontere noe. En liten luke eller bak et skap er en fin løsning. På denne treveisporten sitter det en hendel du kan svitsje over på. Vår ventil er fra Jabsco og har art. nr. 1060132 hos Flak AS.

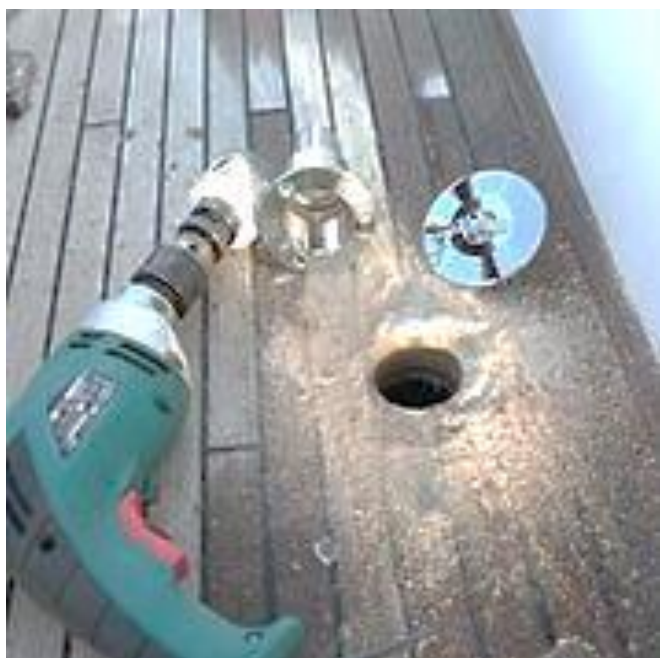
Prislappen på denne er kr. 940,-. Det finnes billigere treveisporter, men vi anbefaler denne som er av den solide typen. Vi vil helst slippe å skifte denne om noen år.

Bruk gasstette septikslanger av god kvalitet. De er stive og litt vanskelige å jobbe med, så beregn avstand der slangen skal inn før du kutter tilmålt lengde. Septikslangen har en diameter på 38 mm. Bruk rustfrie slangeklemmer. På inntaket i bunnen, bruk doble klemmer. På lufteslangen fra tanken og ut i skrogsiden anbefales 22 mm slange. Når vi først hadde septiktanken tilgjengelig valgte vi å montere en septikmåler til tanken. Vi valgte Wema septikmåler som har art. nr. 1003555 og Wema septikgiver med art. nr. 1003567 hos Flak AS. I tillegg trengte vi en monteringsflens, også Wema art. nr. 1003567. Vår tank er 23 centimeter dyp og vi valgte en giver på 20 centimeter. Totalt for dette betalte vi i underkant av 800 kroner. Nå har vi full kontroll på hvor mye forbruk vi har på septiktanken. Vi valgte å montere giveren i mannehullet. Det finnes også givere til å montere utenpå tanken. Vi forhørte oss med båtfolket om denne og valgte den fra Wema. Her ser vi resultatet av at alle gamle slanger i vår 41 år gamle Grand banks er byttet ut med nytt septikopplegg. Nederst i bildet kommer septikslangen fra septiktanken som ligger i naborommet. Lufteslangen er den lyse slangen som kommer fra topp og går ut til høyre. Den tykke septikslangen som kommer fra topp, kommer fra den nye dekkventilen på dekket. Ut fra Jabsco treveisventil mot venstre går det en slange inn til TMC-septikpumpen som pumper og kverner septiken rett i sjøen. Jabsco treveisventil velger hvor man ønsker å tømme. Vi anbefaler bruk av en slik ventil i stedet for rimeligere løsninger.



Med en septikmåler som denne fra Flak AS vil man ha full kontroll på når innholdet i septiktanken begynner å nå «Full». Denne septikmåleren har artikkel nr. 1003555 og koster veil. kr. 232.-





Her er hullet boret opp og klart til å sette på plass det som vi kaller ISO 8099-1. 1 1/2" sugemottak slik at vi nå kan tømme vår septik mot landbaserte anlegg. Med en ring Sikaflex rundt og tre skruer så er alt klart. Dekksforskuvningen har artikkel nr. 1016065 hos Flak AS og koster veil. kr. 389.-.



Det er denne du må ha montert for å imøtekomme standard ISO 8099



Her er giveren på plass i mannhullet på septiktanken.

Denne er også fra Flak AS og har artikkelnummer 1003567 og koster veil. kr. 354.-. I tillegg monterte vi en monteringsflens for septikgiver Wema, art. nr. 1003811 til veil. kr. 170.-

Tanken vår er på 100 liter og har en dybde på 230 mm. Wema giveren type S3H er 205 mm lang. Den finnes i lengder fra 100 mm til 750 mm.

Septiktanken er full, og pumpe vil ikke ta. Hva gjør du?

1. Sjekk at ventilen / kranen på skroggjennomføringen er åpen. (Vi tøyser ikke, fagfolk sier at dette er en vanlig "feil" de avdekker når folk kontakter dem.)
2. Sjekk utløpet under vann. Prøv å stoke.
3. Hvis tanken har elektrisk tømmepumpe, sjekk om denne får strøm.
4. Åpne... Hvis tanken har mannlokk, ta av dette og pump ut med manuell Pumpe. Åpne evt. inntaksslangen, den øverste slangen på tanken.

NB: Det vil antakelig være trykk i tanken, og gjæret septik kan sprute utover!



Trær til båtbygging

- Wikipedia -

Her kommer en oppfølger av artikkelen om «mastetre» fra Skipperpostens januarnummer. En båtbygger av den tradisjonelle båtkulturen i Norge må ha inngående kunnskap om hvilken emner han skal hente i skogen for den planlagte båten. Han må vite hvordan plukke ut det tømmeret som skal brukes!

Treet

For at båten skal ha den egenskapen båtbyggeren vil ha, er bestemte emner nødvendige. Et sett kriterier er viktig for båtbyggeren; hvordan er barken, hvor står treet i terrenget, hva slags jordsmonn vokser det i, hva slags lav gror på stammen. Alderen er også viktig når treet skal hogges, et trær kategoriseres i vårved og høstved med forskjellige egenskaper i virket. Et ungt tre som har vårved, har store celler med tynne vegger mens et eldre tre er mere kompakt med sterkere tresubstans og tette vekstringer. Båtbyggeren ønsker trær i moden alder for deres emner til båtene. I eldre tid var det en universal sannhet om at vinterhugget er det beste som egner seg for båtbygging, men denne sannheten muligens skyldes rask transport på vinterføre for å kunne sage og lagre tømmeret.

I Norge er det flere treslag for båtbyggeren som fram til ca 1900 hadde brukt eik og furu i skogene, med lokale innslag av gran.

Skandinaviske eiketrær skilles i *sommereik* som vokser på sletteland og i daler, og *vintereik* som vokser på fjellet og i høyland. Det har blitt påstått at begge har forskjellige egenskaper, blant annet skulle vintereiket være hardere og mindre elastisk enn sommereiket. Etter det var innført kongelige

forbud mot felling av eik i 1500-tallet, ble treslaget furu det meste brukte i norsk båt- og skipsbygging. Tilgangen på furutrær er mye større og ble billigere. Det har vært påstått at vestnorsk furu er «feitere» enn innlandsvokst furu fra Øst-Norge, men det er fordi voksestedet/området bestemmer furuens egenskaper over hele landet. Gran er et ungt treslag for båtbyggerne som ikke kunne lage emner av grantrær fram til vandrevne sager kom til Norge for 400 år siden. Først med introduksjonen av bedre sagteknologi ble det mulig å lage båter av granvirke i 1800-tallet. I nyere tid er flere nye treslag tatt i bruk som alm, ask, oregon pine, pitch-pine, teak, mahogni og akasje blant annet for lystbåtbygging ved begynnelsen på 1900-tallet.

Båtbygger Gunnar Eldjarn mente det er meget få trær i skogen som egner seg til båtbygging. Det er sagt at bare ett av hundre kunne hentes, og dermed blir det viktig å økonomisere med materialene for den planlagte båten. De samme emner blir ikke brukt til forskjellige båter med deres bruksområder. Båtbyggeren må vite hvilken bruksområde den planlagte båten er ment for, og dermed velger de rette emner. Dette ble viktigere i 1700-tallet etter det hadde oppstått knapphet på skog, og båtbyggerne var i de neste hundre år tvunget til å gå over til sagde bord og rette emner på nye båttyper. Det var for stort spenn på hugde bord - av ett tre fikk man to bord ved bruk av øks.

Hogging og saging

Etter treet var felt, ble det bearbeidet til et tømmer som kunne hentes ut eller hogges på stedet ved kløyving. Langs stokken ble det slått ned kiler slik at den ble kløyvd etter marginen med øks, men det var viktig å kontrollere kløyvningen ved hjelp av boring med hull for at stokken skulle dele seg riktig. Det var viktig på de vridde stokker, som fremdeles blir hugd for å lage emner som het «halser» for båtens undervannskrog. Bord som var hogd i skogen, kunne ligge i skogen for ett år. Etter innføringen av håndsagen på 1700-tallet, kunne båtbyggerne sage tømmeret til flere bord.

Allerede før sagingen begynte var tømmeret lagret i vann for å vaske ut saftene i virket, enten i ferskvann eller saltvann. Utvalgte emner var lagt i myr i eldre tid, denne metoden het «utlutning» eller «vassgåing». Eik kunne ligge slik i vannet i opptil to år mens furu bare trenger mindre tid, men det var viktig å tørrelgge tømmeret i perioder. Etter sagingen ble plankene og andre emner tørket for å få ut vannet og krympe virket. Det er forskjellige tradisjoner i Norge om hvordan materialene skal legges opp i stabelen, og hvordan lagring skal skje.



Framtidens propell?

Båtmagasinet v. Ingvær Ø. Johnsen, desember 2018

Hos ekspertisen blir en prosents forbedring på propelleffekt sett på som en kraftig forbedring. Sharrow propellens tester viser effektforbedringer på 9 - 15 prosent.

Konstruksjonen ser nesten uvirkelig elegant ut, og er antakelig ikke enkel eller rimelig å produsere, men effektøkningene vil ha enormt mye å si for tyngre yrkesfartøyer, der drivstoffkostnadene er enorme. Men Sharrow Engineering hevder at lystbåtsiden også er et alternativt marked i tillegg til frakteskip, yachter, tankbåter og arbeidsbåter.

Intense og rigorøse tester har foregått gjennom seks år ved hydrodynamikk-laboratoriet ved universitetet i Michigan.

Propellen kan produseres i tradisjonelt materiale og i størrelser, stigning og antall blader, slik at de kan erstatte en hvilken som helst annen propell. Propellen er patentert i EU og store deler av verden.

Utdrag fra www.marinelink.com :

Resultatene fra et omfattende forskningsprogram viser at Sharrow Propeller er 9-15 prosent mer effektiv enn industristandard

Wageningen B-serie design. Industrieksperter har tradisjonelt vurdert gevinster på 1 prosent effektivitet som meningsfylt.

Sharrow Propeller kan produseres for å møte et sammenlignbart prispunkt til standard propellere. Sharrows propellprodukt gir en

bredere topp effektivitetskurve for større bruksområder over et bredt spekter av operasjonsområder, og en 17 prosent reduksjon i dreiemoment mens akselerasjon.

Sharrow Propeller kan produseres i alle tradisjonelle propell legeringer og materialer for å matche alle størrelser og blad nummer konfigurasjon og ettermontering uten noen tekniske utfordringer.



Om MARMÆLEN: (fra Wikipedia)

Marmæle er en lite, menneskelignende sjøvette fra beltstedet og opp, mens den ser ut som en fisk nedentil.

Marmælen viser til en diminutivform for havmann, det vil si en liten havmann, men den er likevel, ifølge kildene, et yngre begrep enn marmælen, som allerede i landnåmabok og i fornaldersagaene er omtalt i forbindelse med sine evner til å gi spådommer. En av forestillingene om marmælen er at den kan se inn i fremtiden, åpenbare skjulte ting og fremføre spådommer. Sine skjulte hemmeligheter har den med seg fra sitt oppholdssted på havbunnen.

Det finnes historier om fiskere som skal ha fått marmælen på kroken. Det påstås at den er naken og fryser når den kommer i båten, men dersom fiskerne er snille med den, og gir den klær (eller en vott å gjemme seg i), og slipper den uti havet igjen, så mottar de senere hjelp og varsler om fremtidig dårlig vær eller om det kommer til å blåse opp til storm på havet, slik det er beskrevet i en egen sagntype; ML 4055. Marmælen kunne omvendt hevne seg hvis den ikke mottok den hjelpen som den ba om.

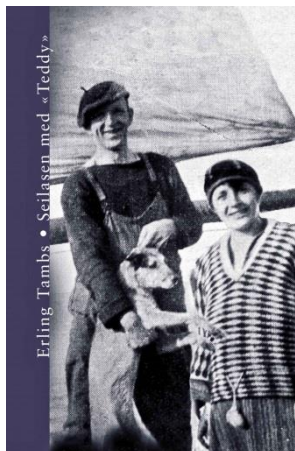
Maritim litteratur

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

Blant de over 70 utgivelsene fra Flyt Forlag må du jo lese de norske klassikerne!

Seilassen med Teddy

forfatter: Erling Tambs



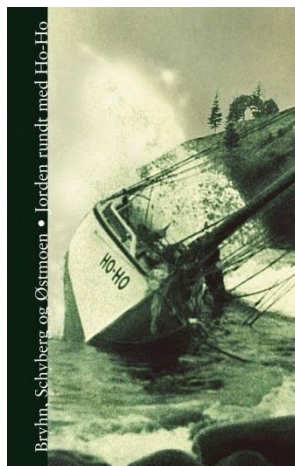
Boken består av de to bøkene: Fribytterferd til fjerne farvann og På eventyr i Sydhavet. «Det hadde vært min drøm helt fra guttedagene; en drøm som de fleste gutter nærer, undfanget gjennom Robinsonader, fortellinger om skatteøer, om kannibaler og sjørøvere håndgripeliggjort ved livfulle beretninger av lyslevende sjøfolk og krydret av tang og tjærelukt mellom brunbarkete fiskere og loser i en sommerlig uthavn.» Slik starter Erling Tambs sin fortelling, en klassiker innen seilitteraturen, da han legger avgårde på bryllupsreise i 1928 med sin unge kone Julie.

Han fortsetter: «Tidlig den næste morgen satte vi seil og stakk tilhavs. Det var i de siste dager av august; vårt hjerte var lett som vår pung. Reisekassen bestod av en krone og seksti øre, men været var vakkert!»

Hvis det finnes et par i dette land, som over en lang periode fant den store skatten av lykke og kjærlighet i Sydhavet, er det ingen tvil om navnene: Erling og Julie. Det er heller ingen tvil om at reisen de foretok, kjemisk fri for vår egen utidige luksus, ikke kan kopieres. Den er og blir unik – for alltid unik.

Jorden Rundt med Ho-Ho

forfatter: Bryhn, Schyberg og Østmoen



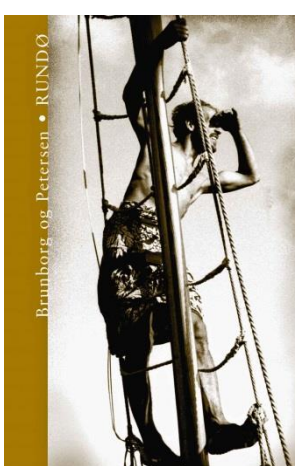
En grå og iskald novemberdag i 1933 la Bryhn, Schyberg og Østmoen ut fra Piperviksbrygga i Oslo, med sin 39 fot Colin Archer losskøyte Ho-Ho. Det lå en stor porsjon eventyrtrang og utfartslengsel bak, men også belønningen på 100.000 danske kroner til den som kunne finne spor etter det forsvunne skoleskipet «København» lokket de tre herrene.

Nordsjøen vinterstid var ikke til å spøke med, men etter 31 døgns seilas ventet varmen og eventyret på Kanariøyene. Herrene får tilbud om å pusse opp og seile den 48 meter lange tidligere keiseryachten «Iduna» til Sør-Amerika. Yachten blir totalvrak etter en mystisk brann og Atlanterhavs-kryssingen foretas som opprinnelig planlagt – i Ho-Ho. Vi følger båt og mannskap gjennom utallige stormer og orkaner, Ho-Ho gjør saltomortale i et kjempebrott, den forliser ved Norfolkøya, blir gjenoppbygget og karene seiler videre. De blir mottatt som grever av konsuler i mange land, finner sitt

sydhavsparadis og fullfører 20. desember 1937, etter fire års seilas, drømmen om å bli den første norske lystbåt til å seile jorden rundt.

Rundø – Jorden rundt på tomannshånd

forfatter: Carl Emil Petersen og Erling Brunborg



Carl Emil Petersen og Erling Brunborg forlot Norge med losskøyta «Rundø» 17. oktober 1957. De fikk omgående nordsjødåp i liten storm, noen dager senere brakket det løs i full storm og uværet fulgte dem stort sett de fire ukene det tok å nå Falmouth. Etter å ha tilbrakt seks måneder i Karibien settes kursen mot Panama. Reisekassa var slunken og da karene blir invitert til Jamaica for å hjelpe ekteparet Fraser med å få «Dida» under seil, slår de til.

Etter flere ukers luksustilværelse blir savnet etter «Rundø» for stort og kursen settes atter mot Panama. Vel gjennom kanalen er Galapagos første mål, med besøk hos den norske kolonien og ikke minst kjempeskilpaddene og det unike fugle- og dyrelivet. Iguaner, villgeiter og -griser fanges med bare hendene og sammen med hummer, fisk og kokosnøtter kunne vel ikke kosten vært bedre.

Deretter settes kursen mot Stillehavsøyene og tiden tilbringes sammen med lokalbefolkningen, på fiske eller med spill og dans på stranden. Boken er full av beskrivelser som inspirerer enhver seiler til den store drømmen: Å sette seil og dra avgårde...

Den norske Fjordbåtforening

«På vegne av styret i Norsk Motorskøyteklubb er det en glede å informere våre medlemmer om at Den Norske Fjordbåtforening kollektivt har meldt inn alle sine medlemmer i NMSK. Vi ønsker dere hjertelig velkommen i klubben og ser frem til mange trivelige stunder sammen fremover».

Thomas N Bjønness

Den Norske Fjordbåtforening ble stiftet i 1992, med det formål å samle dokumentasjon og bilder om den generelle og spesielle Fjordbåthistorie, samt spre kunnskap om denne fartøytypens plass i norsk kysthistorie samt dens militære historie.

Under krigen fra 1940-1945 ble det bygget hele 84 båter på 21 ulike verft langs norskekysten. Båtene er bygget etter tegninger fra Richard G. Furuholmen, og hadde som formål å være patruljebåter langs kysten. Etter krigen har båtene blitt brukt som politibåt, skyssbåt, rednings-skøyte og til og med brannbåt. Nå er de resterende stort sett brukt som lystfartøy, men det er også flere båter som blir brukt som bolig. Pr dags dato er det ca. 25 fartøyer som fortsatt flyter.

Kun "Mytilus" som tilhører Kim Ruben Hjulseth, er i original utførelse. Unntaket her er motor og gir som er byttet ut til mer "moderne". (I den grad en Detroit totakter kan kalles moderne!) - Se for øvrig bildet under.



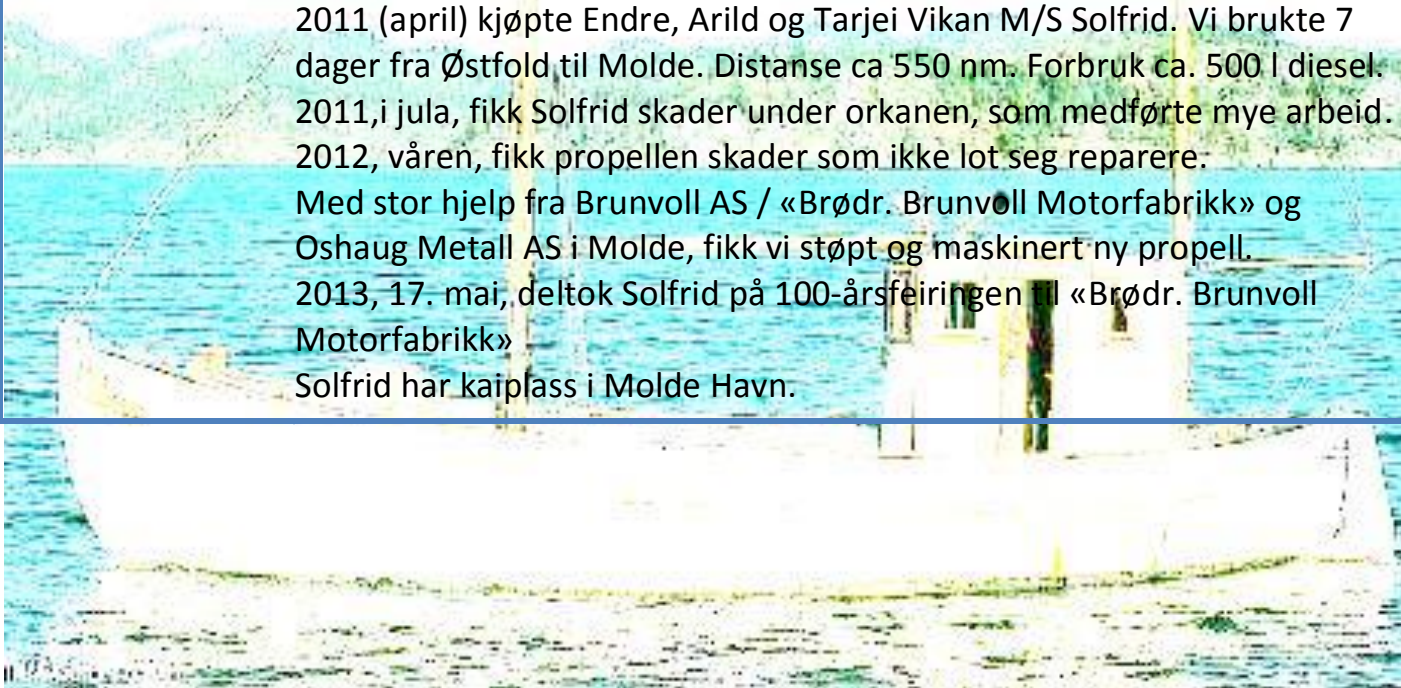
Foreningen har, med hjelp fra Atle Knutsen og Torbjørn Børslid jobbet i mange år med å samle bilder og informasjon til å utgi en bok eller et hefte, og dette arbeidet nærmer seg nå slutten. Vi håper på utgivelse i løpet av i år eller neste år!



SOLFRID

En medlemsbåt i NMSK

Navn på båt:	SOLFRID, SNORRE II
Reg.nummer,båttype	LM 2427, Risørskøyte
Bruksområde:	Fiske og reketråling. Deretter fritidsbåt.
Bygget :	H. Gregersen i Risør i 1924
Byggematerialer:	Opprinnelig tre. Plastret skrog ca år 2000 (se artikkel fra Båtmagasinet)
Motor (type, hk, etc):	20 HK Rapp 1924, 29 HK Rapp 1931, 29 HK Rapp 1967 28 - 45 HK Brunvoll 1957
LOA,br.,dypt.,tonnasj	37,5 x 14,0 x 7,0 fot - 15 br.t. 5 n.t.
Eiere og hj.havn:	Arild-, Tarjei- og Endre Vikan, Molde
Båtenes historie:	<p>1926 var Fr. Christianen, Sandar ved Sandefjord eier av skøyta med navn "Snorre II". Fiskerinummer: V-16-SH.</p> <p>1952 var eier Hans F. A. Hansen mfl., Sandar.</p> <p>1955 vart skøyta kjøpt av Peder Pettersen, Espevær ved Bømlo, og fikk navnet "Solfrid". Fiskerinummer: H-8-BO.</p> <p>1961 kjøpte Otto Troland, Espevær ved Bømlo. Solfrid som ble brukt til reketråling.</p> <p>1962 solgte Troland skøyta til Olav Svendsen, Torød i Vestfold. Fiskerinummer: V-87-N.</p> <p>1986 gikk skøyta ut som fiskefartøy, men var fortsatt i Svendsen si eie.</p> <p>1991 vart skøyta solgt til ukjent i Tønsberg. 1995 vart Tom Johansen i Langesund eier og han restaurerte skøyta, som da var i svært dårlig forfatning. Eikeskroget ble repparet med furu og belagt med glassfiber, den fikk nytt dekk og styrehus.</p> <p>2008 ble Solfrid solgt til Simon Paulsen i Skjeberg (NMK-medlem) i Østfold.</p> <p>2011 (april) kjøpte Endre, Arild og Tarjei Vikan M/S Solfrid. Vi brukte 7 dager fra Østfold til Molde. Distanse ca 550 nm. Forbruk ca. 500 l diesel.</p> <p>2011, i jula, fikk Solfrid skader under orkanen, som medførte mye arbeid.</p> <p>2012, våren, fikk propellen skader som ikke lot seg reparere.</p> <p>Med stor hjelp fra Brunvoll AS / «Brødr. Brunvoll Motorfabrikk» og Oshaug Metall AS i Molde, fikk vi støpt og maskinert ny propell.</p> <p>2013, 17. mai, deltok Solfrid på 100-årsfeiringen til «Brødr. Brunvoll Motorfabrikk»</p> <p>Solfrid har kaiplass i Molde Havn.</p>



DOLPHIN

En medlemsbåt i NMSK

Navn på båt:	DOLPHIN
Reg.nr/kallesignal	LMNH, Fjordbåt, tegnet av Richard G. Furuholmen
Bygget :	1940-45
Byggematerialer:	Tre
Motor (type, hk, etc):	Doorman 120 hk
Lengde, br., dyptgåede:	LOA 54 fot, bredde 4,9 m, dyptgående 1,9 m
Bruksområde:	Patruljebåt, senere fritidsbåt
Eiere og hjemmehavn:	Henry Austgarden, Litlebergen

Båtenes historie:

(Det som finnes
- artikler, omtale, etc.)

Det ble bygget 84 Fjordbåter i perioden 1940 – 1945. Båtene ble bygget ved forskjellige båtbyggerier langs Norskekysten og var en del av det totale treskipsprogrammet på totalt 434 trefartøyer som ble bygget for okkupasjonsmakten i Norge. Fjordbåtene ble i all hovedsak benyttet som patrulje og forsynings/transportfartøy langs Norskekysten.

Treskipsprogrammet ble ledet av Johan Mohr Faye og Fjordbåtene ble tegnet av Richard G. Furuholmen. Det ble bygget to serier med 44 båter i hver serie. De ble bygget ved 21 forskjellige båtbyggerier. Serie I ble bygget ca 52 fot og serie II 54 – 56 fot lange.

Ved krigens opphør ble fartøyene overtatt av Direktoratet For Fiendtlig Eiendom, en stor del ble overlatt til den Kongelig Norske Marine og andre offentlige instanser samt solgt privat og benyttet som rutebåter og reisendefartøyer.



Dolphin i Litlebergen, etter renovering i 2018

MIRA

En medlemsbåt i NMSK

Navn på båt:	MIRA. Tidligere Festina Lente
Kallesignal, båttype	LFOW, Listaskøyte
Bygget :	1937 av Peder Svege i Flekkefjord
Byggematerialer:	Tre
Motor (type, hk, etc):	40 HK Wichmann 1959
Dyptgåede, bredde, lengde, tonnasje:	L: 49,0 fot – B: 17,2 fot – D: 6,4 fot, Bruttodrektighet: 24,77 tonn Nettodrektighet: 9,27 tonn
Eier og hjemmehavn:	Truls Birkeland, Drøbak
Båtenes historie: (Det som finnes - artikler, omtale, etc.)	M/S Mira er bygget av Peder Svege i Flekkefjord i 1937. Båten gikk av slippen etter den opprinnelig nær identiske Solstrand, som i dag er vernet og en del av samlingen til Museet i Vest-Agder: https://www.vestagdermuseum.no/kategori/flekkefjord/solstrand/ Båten ble kjøpt av nåværende eier på Stord vinteren 2015. Hun har hatt mange eiere, og ble i 1996 rigget for langtur av et ektepar som bodde på båten i fem år, og seilte henne rundt Iberia, inn Gibraltar og Middelhavet rundt, før de returnerte henne til Norge. Jeg er rimelig sikker på at båten har gått i Oslofjorden tidligere, og tror dette innmeldingsskjema i NMSK fra 1977 viser samme båt før nytt styrhus og rigg.



NR 70

Norsk Motorskøyteklubb S ø k n a d s s k j e m a.
boks 7175
Homanssbyen
Oslo 3.

NORSK MOTORSKØYTEKLUBB.

BÅTENS NAVN: FESTINA LENTE REG.NR.: 010484

de: 16 fot
200
l master: 2
og år: Flekkefj. 1938

signal: _____
signal: LFOW
ar.: _____

*2/4. Han skulle lenke
alde - båten var utset og
god skape. skulle utgjøre til
kno. 04*

Adresse: Fagerstrandveien 30
1322 Høvik

Kontortelf.: 37 73 60 Priv.telf.: 120084

Underskrift: _____
Randey med forbehold om bilde 28/10 77

«Lofoten og Steigen»

- Arnulf Wibe-

Antares er på en drøyt tre måneders seilas langs norskekysten t/r Oslo-Lofoten.

Etter flere års forsøk har vi endelig vært heldige med været og får krysset direkte over ytre Vestfjorden – fra Bodø til Værøy. Og nå skal vi nyte opplevelsene i tre uker med godvær langt her nord – før baugen peker hjemover. Her deler jeg det med Skipperpostens lesere, slik jeg gjorde underveis på Norsk motorskøyteklubbs Facebook-sider.

Tirsdag 10. juli, fra Værøy til Sørvågen, Reine, Hamnøya og Kirkefjorden, 28 nm

Været her nord blir bedre og bedre. Lite vind, akseptabel temperatur (14-17 grader) og en god del sol. Vi vil oppleve enda mer av denne fantastiske landsdelen, og tøffer norøstover mot Lofotodden. Moskenesstraumen er sterk, vi observerer strømskavler, men de er lite merkbare for oss. Først rekognoserer vi Sørvågen der vi må legge igjen Antares når vi kommende helg skal reise til bryllup sørpå. Her kommer jeg i prat med Jarle og faren hans som sitter på tunet og drikker kaffe. De vet selvsagt alt om gjestebrygga og hvem som styrer der.

«Bryggeansvarlig» Jarle blir oppringt. Han hviler middag, men avviser unnskyldningen for vekkingen at «Det gjør ingen ting for jeg måtte jo opp likevel - jeg har jo fått en telefon!» Latter høres. Så spør han Kjetil om det er «han med amerikanern som spør?». Vi er allerede identifisert av lokalbefolkningen, og jeg får bekreftet



oppholdet.

Vi kjører videre - inn og rundt det meste av odder og bukter til vi finner gjestebrygga i Reine. Den er fylt med lokale småbåter, ribber og sjarker. Én tilreisende seilbåt har fått plass. Vi kjører videre et kort stykke over til Hamnøya. Der er gjestebrygga helt fylt med sjarker. Heller ingen gjesteplasser her, nei. Så til plan C – til innerst i Kirkefjorden. Der kjenner vi igjen stedet fra «Der ingen skulle tru at nokon kunne bu». Uuuutrolig vakkert!

Vi kaster anker og nyter utsikt og omgivelser.

Kveldstur med jolla på land, og spasertur mellom husa og rekognosering for morgendagens fjelltur.

Onsdag 11. juli, til Reine, 7 nm

Nydelig morgentur i land med jolla, og fottur opp i passet der vi ser den fantastiske, hvite stranden i Horseidvika på yttersida av Moskenesøya. Hyggelig også å treffe- og prate med ungdom fra Osloområdet som har kommet med rutebåt, og skal telte nede på stranda.

Ankeret heises og vi kjører tilbake til Reine igjen. Kanskje en ledig gjesteplass i dag? - men nei. Gjestebrygga som er klemt inn mellom grunner og skjær har i praksis bare plass til to båter. Og der ligger tre. En er fylt opp med drita fulle polakker. Enda mindre trivelig er det å bli avvist på en charter-plass som en lokal «tipser» sier er ledig. Jeg ringer til firmaet og damen sier at «andre kan se det, og da blir det bare et mas fra flere som ønsker å bruke plassen». Men telefonsamtalen til kommunens havneansvarlige er positiv! Hun kommer nedom fra rådhuset, og låser opp den 70 meter lange og 4-5 meter høye kommunekaia. Nå ser vi mer positivt på stedet, og når Benedicte spanderer nydelig middag på oss i Gammelbua, er alt her nord praktfullt.

Torsdag 12. juli, til Sørvågen, 4 nm

Skippern bråvåkner midt på natta når en trosse har hengt seg opp mellom de gigantiske dekkene på kaia, og med et smell røsker opp de fire lange boltene til et kryssholt. Det holdt ikke med at springet var åtte meter langt. Vel, vel – det er bare å konstatere. Tanken på litt ekstra arbeid ødelegger ikke videre nattesøvn. Kraftig vind presser oss mot kaia. Tre seilbåter fra et charterfirma i Tromsø (Anne Rygg sine kollegaer) har nettopp lagt seg på den plassen vi trenger for å få ut båten på et spring. Vi får imidlertid mannsterk hjelp av seilerne til å dytte oss ut, men fenderne får gjennomgå og skifter farge fra hvit til bildekk-svart. Sørvågen rekognoserte vi for to dager siden, og bryggeansvarlig Jarle og nabo Kjetil dukker opp når vi legger til. Her er alt klart for at Antares kan «hvile» de dagene vi skal søroyer i bryllup. Og så mange hyggelige samtaler det skal bli

med disse fantastiske menneskene de kommende dager!
De vet ikke hva godt de kan gjøre for oss! Vi går turen langs den trafikkerte «motorveien» ut til Å – siste stopp på veien utover Lofoten. Nydelig her ute, og god mat og drikke topper opplevelsen.

Siste natt ombord for Benedicte. Hun underholder oss med «oppbyggende sanger» fra Svalbard (der hun bor), og latteren sitter løst.

Fredag 13. juli fra Sørvågen til Sandvika, 550 nm

Dagen starter med fottur inn i et fantastisk vakkert fjellområde – etter råd fra Kjetil. Oppsynet med båten er avtalt med Kjetil og Jarle, når vi går langs den sterkt trafikkerte veien bort til fergeleiet - nesten som formiddagstrafikken i Oslo. Fergeturen til Bodø og flyturen hjem går som planlagt. Åtte timer tar det fra vi forlater båten til vi går til køys hjemme i Sandvika...der vi *ikke* får sove i den uvant høye varmen.

Mandag 16. juli, i Sørvågen

Vi kommer fra bryllup med fly fra Gardermoen til Bodø. Ferga til Moskenes kjører på blankstilt hav. Derfra går vi tre kilometer til båten i Sørvågen. Mange av bilistene virker utrygge, og vi møter to vanlige biler som har bulka i en sving der det egentlig er god plass. (Jarle har fortalt meg at mange turister gjerne kjører på midtstripa i redsel for å kjøre utfor veien – også i svinger!). Vi undres over at det er vått overalt, for sola steiker og temperaturen er over tjue grader i skyggen. Når vi ankommer båten treffer vi en sjarkfisker som forteller at det har plaskregnet på morgenen. Og han er alvorlig værsluk! Mitt forsiktige hint om at været er perfekt nå, hjelper ikke. Besvergelsene over været så langt denne våren og sommeren renner ut av kjeften i en laaaang tirade. På brygga foran Antares ligger den store, polsk registrert seilbåten Gdynia. Den russiske skipperen som har båten full av «egne» charterturister, henvender seg til meg *uten* hyggelige fraser, og lurar på om ikke Antares skal flytte seg snart, for «her har jeg pleid å ligge». Ferdighetene i det engelske språk varierer med mine spørsmål. Løgnaktigheten tar seg opp når han kommer med tåpelige historier om hvorfor han har forsøkt å tvinge en 3-fasekontakt inn i 2-fase støpslet på brygga. Og han lirer av seg en underlig forklaring på at han har flyttet Antares strømkabel til en annen ødelagt kontakt. Mine batteriers tilstand indikerer å ha vært uten strøm i ca. to dager. Jeg finner etter hvert ut at hovedsikringen oppe på moloen, er utløst. Havnesjef Jarle kan stadfeste at denne russern/båten var her for to år siden, og fikk tilsnakk pga. bråk. Heretter vil båten neppe tillates særlig mye på denne brygga. Bra!

Tirsdag 17. juli, til Strømøya på Flakstadøy, 15 nm

Dagen er «steike varm» med sol og lite vind. Sommeren er her! Vi starter turen innover Vestfjorden. Forsøker å besøke Nusfjord, men i den trange havna er det charterbåter og turister som rår og kastevinder hjelper på beslutningen om å bake ut. Vi fortsetter rundt Flakstadøya, mot Nappstrømmen, og der ligger Strømøya med et smalt, men godt skjermet sund på innsiden. Vakkert! Vi kaster anker og tar en rekognoseringsstur i land med jolla. I den ubeskrivelig vakre naturen, finner vi etter hvert stien som går over fjellet til Nusfjord. Vi satser på å gå turen i morgen tidlig.

Onsdag 18. juli, til Stamsund, 12 nm

Vi våkner til årets varmeste dag i Nord-Norge! Mellom 20 og 30 grader. Vindretningen har skiftet og kommer i kast. Det virker som at nærmeste hyttenabo er ukomfortabel med at Antares nærmer seg terrassen hans. Ankeret har ofte ikke godt feste på sandbunn, så vi dropper planen om å gå fjelltur over til Nusfjord. Det viser seg å være klokt, for ankeret har en stor klyse med gress og uhumskheter som tyder på at det har sklidt langs bunnen. Vi tøffer NØ over til Stamsund. Der er vi invitert til å ligge utenpå skøyta til Hans-Christian og Dagny på Tørnholmen. Det er imidlertid en ledig longsideplass på den kommunale gjestebrygga, på motsatt side av sundet. Det frister med infrastruktur og butikk, så vi legger oss der. En stakkars ungdom er instruert til å si at denne plassen egentlig er opptatt av farens skøyte som akkurat nå er ute å kjører med fisketurister. Jeg er lei av at de få gjesteplassene som finnes her i Lofoten okkuperes av charterturismen, så jeg vil ikke flytte meg før reservasjonen er dokumentert. Gutten gir seg raskt, og det er bra! For jeg blir fortalt at skøyta tar seg til rette



uten klarering fra kommunen. Vi får et raskt møte med H-C og Dagny, og finner raskt tonen. De er bekjente av Inger og Bjarne, er kloke og langsiktige gründere som for noen år siden kjøpte hele Tørnholmen med omkringliggende landområder i Stamsund. Og de er gjestfriheten selv! Det skyer til og snart får vi vind og regn. Det vet kanskje også skippern på «fanteskøyta» som tøffer ut fra storkaia mot rett mot havet? Mange på brygga har kommentert båten, som er noe av det mest lurvete jeg har sett – seilene er ikke rullet inn og festet og dekket er tettpakket av hauger med ukveilet tau, klær og utstyr, og bøtter med gammel oppvask.

Torsdag 19. juli i Stamsund



Skippern bråvåkner av tramping på dekk midt på natta. «Fanteskøyta» er blitt slept tilbake hit etter motorstopp ute i havet. Jeg er ikke overrasket! Mannskapet vekker alle båtene på brygga med sin forhaling rundt oss alle, til en ledig plass på innsiden. Regnet fortsetter utover dagen, men avtar. Litt deilig også – etter gårsdagens kvelende varme. Matrosa har hovent kne, så skippern går alene opp på fjelltoppen over havna. Det er bratt, men gir et fantastisk skue inn- og utover Lofoten– like under skydekket! Det Lofot-grønne gresset i bratta er glatt, men fjellstøvlene gjør

jobben. Samvittigheten for dagens videre kaloriinntak er lettet. I dag er vi invitert over til H-C og Dagny på Tørnholmen. Der får vi en omvisning i øyas fantastiske historie og alt de har gjort av opprydding og renovering de siste fem årene. Her startet Peter Møller sin tranproduksjon i hine hårde dager. 40 års totalt forfall er nå i stor endring. Deres planer om langsom og grundig oppbygging til et helt spesielt konferanse- og feriested er under realisering. Imponerende! Vi spiser, prater og koser oss – og blir kjent. På kvelden kommer de over sundet til Antares. Vi hygger oss med godt drikke og berikende samtaler – helt til vi ser at skyene er forsvunnet og solastråler over fjellkammen hilser morgenen – et par timer over midnatt. Været er tilbake til det beste Nord-Norge kan by på!

Fredag 20. juli, til Henningsvær, 10nm

Blikkstilte på havet der vi krysser «et haneskræv» (et kort strekk) over til Henningsvær. Finner vi plass i denne hel-turistifiserte fiskerihavna med lite gjesteplasser, mon tro? Der vi siger inn den smale tarmen som utgjør havnebassenget, ser vi kjente ansikt som vinker febrilsk til oss fra kaia - Monica og Herman Waage har nettopp ankommet med bil og er like overrasket som oss. Antares går til kaia der vi ble så godt mottatt for to år siden. Eieren Kristian er ikke å se, men naboen stikker hodet ut av et vindu og sier at her kan vi få ligge til kr 200 pr natt. Vi fortøyer for 3 meters tidevannsforskjell når Monica og Herman (entusiastisk styremedlem i Norsk motorskøyteklubb) kommer om bord. Det blir et varmt gjensyn og en artige samtaler. Sammen bruker vi ikke mange sekunder på å identifisere interessante båter i dette området. Herman har full kontroll på det meste...og Antares skipper har også oversikt over mange båter som vi har truffet de siste ukene. Kjempeartig!

Lørdag og søndag 21-22. juli, til Svolvær, 10 nm

Nydelig vær - igjen! Blikkstilte, men ikke særlig varmt. Det er ikke noen åpenbart ledige plasser i gjestehavna i Svolvær – som vanlig. Flytebryggene er fylt med båter utenpå hverandre i alle bauger og kanter. Den høye storkaia er derfor vår favoritt, men vi ser bare mas med å presse oss inn mellom alle utleie- og charterbåtene som opptar gjesteplasser. Vi finner imidlertid en fredelig kaiplass et par hundre meter unna.

Anne Rygg roper hei fra en båt langt der nede når vi går langs kaia. Hun jobber som skipper for SeilNorge som har gjester om bord i seilbåter på ukesturer. Vi har holdt kontakten på Facebook, og nå samles vi i sola på Antares fordekk, med en god prat.

Kveldsbesøk til en pub der vi får hyggelige og artige samtaler med både de «lokale gutta» og to par fra et belgisk reisefølge, som pumper oss med mange spørsmål om norskekysten og Lofoten.

Mandag 23. juli, i Svolvær

Regn og kuling på Vestfjorden i dag. Ettersom vi har en ekstra liggedag i påvente av mannskap med Norwegian-problemer fra sør, tar vi bussen ut til Kabelvåg og Nyvågar. Kåre Espolin Johnsons bilder dekorerer flere skott i Antares og er skippers favoritt. «Opplevelsessenteret Skrei» med Lofotakvariet, Lofotmuseet og Galleri Espolin blir dagens berikende opplevelser.

Julie og Magnus (sønn) kommer til Svolvær med hurtigbåten som bruker 3 timer fra Bodø – en tur som Antares skal bruke nesten en uke på motsatt vei. De kommer et døgn etter planen – og mønstrer på Antares.

Tirsdag 24. juli, til Trollfjorden og Gullvika på Storemolla, 25 nm

Skyene holder seg over fjelltoppene, men turen nordover mot Raftsundet er spektakulær. Strømmen av rib'er og charterbåter viser sjøveien til Trollfjorden. Trollfjorden er spektakulær, omkranset av vakre, spisse fjell og frodig vegetasjon. Når vi forlater turiststrømmen, sitter ørna på sine knauser i hopetall og skuer etter mat. Vi ser fem stykker på østsiden av Storemolla før vi kommer inn i Gullvika – denne kjente plassen etter NRKs serie om småbarnsfamilien som levde her i «villmarken» et år. Det er like vakkert nå som vi husker fra to år tilbake, da vi lå her som eneste båt og kjente på naturens magi. Nå er det flere som har oppdaget perlen. Fire båter dukker opp, og et par av dem har klubbsei til overs. Vi takker for tre herlige 4 kilos, og skippern får selvsagt fileteringsjobben. Jeg er selvoppnevnt ekspert der jeg tar fram kniven som jeg fikk for tjue år siden av Alfhild. Hun jobbet i mange år på filetfabrikk på Ellingsøya (Sunnmøre). Det blir stadig varmere i været, så Magnus og Julie hopper i havet. De er vant til temperaturen i Oslofjorden og kommer lynkjapt opp fra de fjorten gradene.

Onsdag 25. juli, til Skrova, og videre til Straumhamn, 9+ 18 nm

Godværet fortsetter og varmen stiger. Vi har avtale om å besøke NMSK-medlem Roar Breivik og kona Helga på Skrova. Hans hvalfangerskøyte Moholmen ligger til reparasjon i Svolvær, men her på Skrova har de også en rorbu som hytte. En nydelig oppusset og stor, komfortabel bu. Mitt kontrollspørsmål om spytte-hullet i gulvet gir selvsagt den riktige responsen. (Fiskerne brukte luka i gulvet til å spytte, pisse og kaste avfall rett ned i fjæra, og beviser at rorbua er original). Roar har selvsagt sine mangesidige kunnskaper på plass! Han driver fortsatt Oslo kystskipperskole selv om det er flere år siden han ble pensjonist.

Før vi er invitert til middag, går vi turen opp på Skrovatoppen der utsikten over hele Vestfjordbassenget er formidabel. Underveis trækker vi midt oppi ungeflokken til et rypepar, og for første gang blir jeg angrepet av rype! Jeg bruker noen sekunder på å oppfatte situasjonen når de først forsøker å lokke oss vekk, og deretter flakser rett mot oss. Helga og søsteren har kokt en formidabel gryte med bacalao til middagen, og vi er åtte personer som koser oss helt til midnatt. Nydelig mat, godt drikke og god prat (Ser på foto at jammen ble flasken tom, Roar!). Vel tilbake om bord, tar skippern en litt tvilsom avgjørelse i sin lystige tilstand... Sommernatta er lys og Vestfjorden er flat

– vi krysser over til neste mål, på Hamarøy. Seilassen er fantastisk. Solnedgang over Lofotveggen og flere vågehval foran baugen brenner seg på netthinnen, og blir der for resten av livet!

Torsdag 26. juli, fra Straumhamn til Nordskot, 20 nm

Klokka tre om natta kaster vi anker inne i den sydhavslignende og ubebodde «lagunen» i Straumhamn, og sover til utpå dagen. Jolla låres og vi utforsker både fjelltopper, turkisblå grunner og bader på hvite strender. Bare bilder kan vise noe av magien her inne. Etter middag tøffer vi sørover, og her og nå starter hjemturen!



NMSK vårsamlinger

Som beskrevet i Skipperposten oktober 2018 og januar 2019 finner årets vårsamling på *Østlandet* sted hos **Jeløy Kystlag 10.-12.mai**. Styret oppfordrer også klubbens medlemmer langs kysten forøvrig om å gå sammen om vårsamlinger for NMSK medlemsfartøy. Det å samarbeide med ulike kystlag rundt kysten i gjennomføringen av slike arrangement kan være en fin måte å få tettere samarbeid på.

Jeløy Kystlag holder til på Rosnestangen, ca. 1 nm nord for kanalbrua i **Moss**.

Kystlaget er i en brytningsfase, der de ønsker å profilere seg tydeligere, heve standarden på fartøyene samt bli en attraktiv bidragsyter i lokalmiljøet. Her er det to 60 m flytebrygger, et lite klubbhus, samt at det blir satt opp 4 store partytelt på land ifm vårsamlingen. Her ligger alt til rette for en super helg i trivelig lag, samt at ved kanalen i Moss er det ei stor havn, hvor Rema 1000, fiskehandler og kjøtthandler er lett tilgjengelige. Disse tre ligger på styrbord side av kanalen når baugen peker mot sør. På motsatt side ligger Tollboden med Peppes Pizza. Hvis dere skal handle, anbefaler vi å «tøffe» innom der før dere legger til hos oss. Vinmonopol finner dere i sentrum.



Fredag blir det ankomst, grunnstøting, avdrift og slaraffen. Grilling av medbragt, samt mingling for å bli kjent på tvers av foreningene på kvelden. Utveksling av alskens kompetanse, erfaringer og skråsikre meninger om sjølivets gleder og frustrasjoner. Forhandlinger og utveksling av gammelt treverk, messing, kobber, trosser eller andre prekære nødvendigheter, for erfarne sjøulker og havfruer. DJ og musikk vil forekomme

Lørdag blir det frokost, etterfulgt av foredrag om Kystlaget. Kl 13-16 selger «Skatteboden» fra Horten antikviteter. Det oppfordres til «åpne skuter» og gjøre båtene våre tilgjengelige for besøk av publikum og deltagere. «Turist i egen by» foregår samme helg og kystlaget er et av stoppestedene for arrangementet. Loddsalg vil også skje. Utover ettermiddagen og kvelden blir det grilling, loddtrekning samt konsert med 3 viseartister: Yngve Fritjof Kristiansen, Aina Negaard og Eivind Westhagen.

Søndagen overlates til rehabilitering av kropp og sjel samt oppgjørets time. Avreise etter eget forgodtbefinnende. Gå ikke glipp av denne supre helgen, sett av datoen før du leser videre!

NMSK samseiling til Trondheim

Denne sommeren holder **Forbundet Kysten landsstevne i Trondheim 18-21. juli**.

For mange er det langt og kanskje litt ensomt å tøffe til store fellessamlinger. **Men hva med å «henge seg på» en samseiling med medlemsbåter i Norsk motorskøyteklubb til Trondheim?**

Påmelding til stevnet gjøres individuelt av den enkelte båt til www.fosenskaia2019.no. Planen er slik:

Avreisetidspunkter må være litt væravhengig, men med en uforbindtlig

påmelding til samseiling, til epost arnulf.wibe@online.no eller min mobil **995 98964**, vil jeg holde deg orientert om «tid og sted» for samseiling. (Jeg er NMSKs koordinator).

De som tidvis ønsker å seile uavhengig eller sammen med andre, gjør selvsagt sine private avtaler, men fint om jeg blir orientert. De som ønsker å slutte seg til klubbens «hovedgruppe» får angitt tid og sted der vi samseiler fra. Marsjfarta vil tilpasses de «langsomme» som ønsker å følge en gruppe, men det er naturlig med individuelle tilpasninger. De som ønsker å «peise på», holder kontakten med gruppa og slutter seg til der de ønsker.





Fra Bergen er det ca 300 nautiske mil- og fra Kristiansund er det ca 90 til Trondheim. Jeg møter de som ønsker det i Vågen i **Bergen 5-6/7**. Her ønsker jeg melding 2-3 dager i forveien om dere dukker opp!

Deretter møtes vi i **Fosnavåg 12-13/7**. NMSK-medlem Robert Voldnes (L/S Feie) lager eget opplegg for oss der. Deretter samles vi på **Mellomværftet i Kristiansund 15-16/7**. M/S Ørnfløy tar oss i mot der. Siste overnatting på samseilingen blir **17/7 i Børøysundet NØ** på Hitra.

Den 18. juli danner NMSK en konvoi fra Brekstad ytterst i Trondheimsfjorden, koordinert med andre stevnebåter som kommer nordfra, og vi tøffer på én rekke inn til stevnet - med NMSK vimpelen høyt hevet i masta. Kanskje også med festflagg? Antagelig har vi på forhånd klart å påvirke til en samlet plassering i havna ved Fosenkaia. Og da kan vi bli begeistrede deltakere på en fantastisk samlingen av norsk KYSTKULTUR!

Skipperhilsen fra Arnulf Wibe på M/Y Antares

Risør trebåtfestival

Risør trebåtfestival er et av de flotteste trebåtarrangementene i nord-Europa, og samler hvert år over 100 trebåter av alle typer. Styret håper at flest mulig av klubbens medlemmer får deltatt i år **1. – 3. august**. Påmeldingen er i gang, og flere medlemmer er allerede påmeldt. Vi ønsker å samle klubbens fartøyer på steinmoloen i ytre havn, og setter derfor stor pris på om alle melder seg på tidlig, slik at vi får oversikt over hvor mange vi blir.



Programmet oppdateres løpende på

www.trebاتفestivalen.no

Her blir det mye moro for både fokkeslasker, skipperne og skipperinner, samt et rikholdig tilbud til de yngre matrosene. Lurer du på om dette kan være noe for deg og ditt mannskap kan du gjerne kontakte NMSK formann *Thomas* som etter hvert har lang fartstid på festivalen, og selvfølgelig er påmeldt med *Bjugnskjær* i år også. Nytt av året er *mannskapsamling på Stangholmen fyr* torsdag 1. august, i tillegg til mannskapsarrangementet på *Moen Trebåtbyggerier* onsdag 31.juli. Sees vi?

NMSK årsmøte og -festmiddag!

16. mars 2019:

22 stemmeberettigete medlemmer var tilstede på årsmøtet. Vedtektsfestede saker ble behandlet. Medlemskontingenten ble vedtatt økt for 2020 med kr 50, til kr 450 – hovedsakelig begrunnet med økte porto og trykkeutgifter til Skipperposten.

Den innmeldte saken om «Styrhusets framtid» ble avgjort ved at flertallet stemte for forslaget om at styret nå kan selge eller gi bort styrhuset til interessegruppe med kystkulturelt formål. (Maritim båtforenings årsmøte vedtok 9/3 at de ikke er villige til å bidra til vedlikeholdet). Valg av styre førte ikke til noen endringer fra forrige årsmøte – alle ble gjenvalgt. (se siste side av Skipperposten).



Janerik og Leif Olaf mottok NMSK plakett og gode ord fra formannen.



Årsmiddagen og –festen: 35 deltakere. Det ble servert «Erter, kjøtt og flesk», som alltid!
Alle NMSKs aktive medlemsbåter ble presentert på lerret, i en video/fotosammensetning med musikk. Trubaduren Rune underholdt med gitar og sang – slik han har gjort med stor suksess flere ganger for oss. Spesielt hyggelig var det at fire av gjestene var langveisfarende fra Vestlandet og Trøndelag!





Skipshandel

Litt av produktutvalget.

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

Sender over hele landet frakt kr. 140,-
Fraktfritt over kr. 5.000,-

www.hovedsmann.no

Høvedsmann

Brakstadvegen 213 7856 Jøa

+47 74286200

post@segloffet.no

Skipskost

- matprat. no -

Ertesuppe

I Norge kalles den skipskost eller sjømannskost. I dag har skips- eller sjømannskosten nesten gått i glemmeboka, mens ertesuppa fortsatt holder koken.

Ertesuppe er en klassisk rett i Norden og i land som Canada, Tyskland og England. Suppa kalles ärtsoppa i Sverige, erbsensuppe i Tyskland, soupe aux pois i Canada og London particular i England. Fellesnevneren er bruk av tørkede erter (gule eller grønne) og svinekjøtt, gjerne en svineknokke. Men det er en ting som gjør at den nordiske varianten skiller seg ut, og det er at suppa spises sammen med pannekaker. I Sverige spiser man pannekakene etter suppa, mens vi her i landet spiser pannekakene til suppa.

- 1 stk lettsaltet svineknokke
- 200 g tørkede gule erter
- 1 stk løk, finhakket
- 1 stk sellerirot , i terninger
- 2 stk laurbærblad
- 2 l vann
- 2 stk gulrot, i terninger
- 1 stk purre, i ringer
- 4 stilk frisk timian

1. Legg erter i rikelig med vann over natten. Hell av vannet før du begynner med de andre forberedelsene.
2. Legg svineknokke, erter, løk, selleri, laurbærblad og timian i en gryte. Hell på ca. 2 liter vann, og kok opp.
3. Skum godt av, og la det trekke i 3 timer under lokk.
4. Tilsett gulrot og purre når det er 20 minutter igjen av koketiden.
5. Ta opp svineknoken, skjær av kjøttet og legg det tilbake i suppen.

Smak til suppen med grovmalt pepper og server med flatbrød og godt smør.



Og som Jokke i Pondus ville ha sagt:

Til denne retten passer det best med en kald øl !

Nye medlemsbåter i NMSK

- Arnulf -

Skippeposten presenterer normalt 2-3 medlemsbåter i hver utgave - båter med spennende historikk og illustrerende bilder som eierne har sendt inn elektronisk til klubben. Etter justering av vedtektene på årsmøtet i mars 2018 har medlemstilgangen til NMSK vært fantastisk god! 53 nyinnmeldte båter er blitt presentert i Skipperposten siden den gang, og her kommer de siste 12 nye siden janaurnummeret. Alle er presentert på hjemmeside <http://nmsk.no/batregisteret/>

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

BORGHILD

(Finn-Arne Edvardsen, 8510 Ørnes)



FRØYSKJÆR

(Odd Grytvik, 8146 Reipå)



HAVSULA

(Sven Nelson, 3047 Drammen)



JAN BJØRN

(Chris M Erstad, 5911 Alversund)



ALBATROSS

(Jan-Tore Friman Nilsen, Mathopen)



ARIL

(Torbjørn Børslid, Lillesand)



MYTELUS

(Kim Ruben Julseth, 5106 Øvre Ervik)



POLARVIND

(Anders Marstrander, Oslo)



RAGNHILD SCHANCHE

(Wollert Bjørndal, 5994 Vikanes)



TORGLIMT

(Lasse Johnsen, 3949 Porsgrunn)



TORUNGEN

(Svein Rune Børslid, 5174 Mathopen)



GUSTAV HENRIKSEN

(Oddvar Stølsnes, 5210 Os)



NMSK profilering

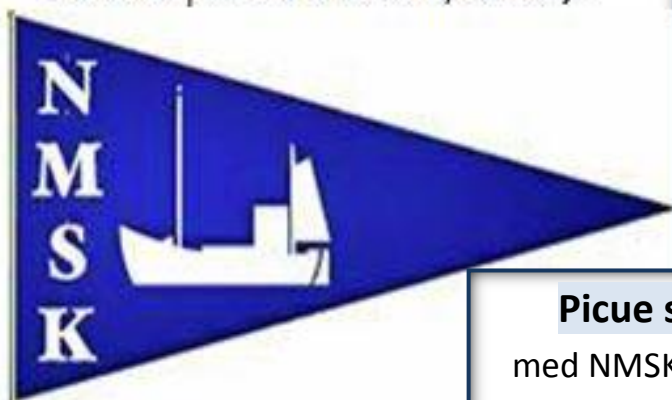
Styret erfarer at vår reetablerte hjemmeside <http://nmsk.no/> med bl.a arkivene «Båtregister» og «Skipperposten» er viktige aktivum i rekrutteringen av nye medlemmer. Det kan også våre medlemseffekter bidra til <https://nmsk.no/medlemseffekter/> Effektene som vises under kan bestilles gjennom post@nmsk.no eller til klubbens kasserer, eller kjøpes på samlinger.

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

Vimpler

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

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



NMSK båtplakett

(Tilsendes alle nye båtmedlemmer når kontingenten er betalt. Regn med litt leveringstid).



Picue skjorte

med NMSK merke på brystet.

Størrelser M, L, og XL

Pris: kr 200,-



Luemerke

20x20 mm

Passer til skipperlua

Pris: kr 50,-



Fleecejakke

med NMSK logo brodert på brystet.

Størrelser M, L og XL

Pris: kr 450,-



Dette er den nye fleecejakka vi har bestilt for levering før påske 2019, som ligner mye på den gamle. Men den er litt tynnere i fleecen, er mer kroppsformet og har ytre lommer med glidelås samt innerlommer.

Vi har fortsatt mange igjen av den gamle typen i størrelse XXL. Den den nye har vi foreløpig derfor bare bestilt i størrelsene XL, L og M.

MEDLEMSRABATTER

NMSK medlemmer får gode priser her:

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

Regionol Trading (Strømsv 318 på Alna i Oslo)

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

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

Navigasjon

- Fra Sjøveisreglene og Tryggferdsel.no -

Lydsignaler:

Sjøveisreglenes regel 33. Utstyr for lydsignaler (utdrag)

Et fartøy på 12 meters lengde eller mer skal være utstyrt med en fløyte/lydsignalinnretning. Et fartøy på 20 meters lengde eller mer skal være utstyrt med en klokke i tillegg til en fløyte. Et fartøy på mindre enn 12 meters lengde er ikke pliktig til å føre foreskrevet lydsignalapparat, men skal være utstyrt med noe annet som kan gi et kraftig lydsignal.

Regel 34. Manøver- og varselsignaler (utdrag)

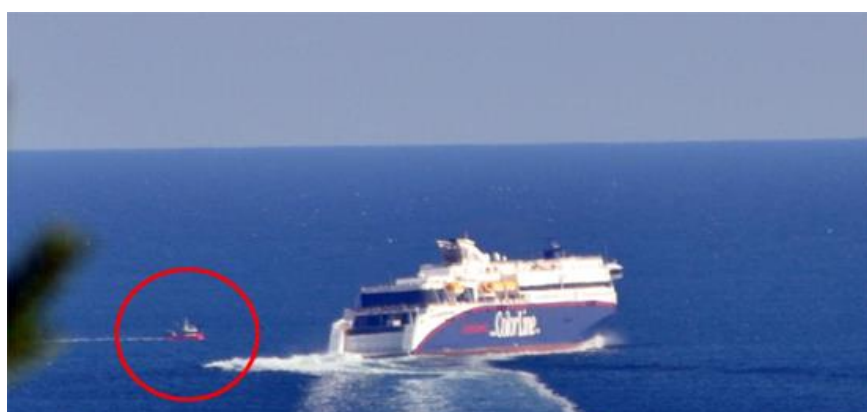
(a) Når fartøy er i sikte av hverandre, skal et maskindrevet fartøy underveis, idet det utfører en manøver som har hjemmel eller er foreskrevet i disse reglene, tilkjennegi manøveren med følgende signaler i fløyten:

- et kort støt som betyr «Jeg forandrer kurs til styrbord»,
- to korte støt som betyr «Jeg forandrer kurs til babord»,
- tre korte støt som betyr «Jeg bruker maskinkraften akterover».

(c) Når fartøy er i sikte av hverandre i en trang lei eller renne:

(i) skal et fartøy som haler inn på et annet og akter å gå forbi dette, tilkjennegi sin hensikt med følgende signaler i fløyten:

- to lange støt etterfulgt av et kort støt som betyr «Jeg akter å gå forbi på Deres styrbord side»,
- to lange støt etterfulgt av to korte støt som betyr «Jeg akter å gå forbi på Deres babord side»,



Fiskebåt som ikke forsto lydsignalet til Colorlines

Foto: Oskar Osmundsen



(ii) skal det fartøyet som holder på å bli innhentet dersom det tar forholdsregler, tilkjennegi at det er enig med følgende signal i fløyten:

- et langt, et kort, et langt og et kort støt i nevnte rekkefølge.

(d) Når to fartøy i sikte av hverandre nærmer seg hverandre og av en eller annen grunn ett av dem ikke kan forstå det andre fartøyets manøver eller hva det akter å gjøre eller er i tvil om det andre tar tilstrekkelige forholdsregler til å unngå sammenstøt, skal det fartøyet som er i tvil, øyeblikkelig tilkjennegi slik tvil ved å gi minst **fem korte støt** med fløyten raskt etter hverandre. Et slikt signal kan suppleres med et lyssignal som består av minst fem korte blink raskt etter hverandre.

(e) Et fartøy som nærmer seg en sving eller et område i en lei eller et løp hvor andre fartøy kan være skjult av en mellomliggende hindring, skal gi ett langt støt. Et slikt signal skal besvares med et langt støt av et hvilket som helst fartøy som nærmer seg svingen fra motsatt side eller som befinner seg bak den mellomliggende hindring og som er innen hørevidde.

Nest sist

Noen selvopplevde hendelser sist sesong har gitt meg inspirasjon til.

SKIPPERN'S 10 BUD

1. En ekte skøyte-skipper viker aldri for brettseilere.
2. En ekte skøyte-skipper stopper aldri motoren for anker - drammen er tatt.
3. En ekte skøyte-skipper 'lenser' alltid over rekka.
4. En ekte skøyte-skipper går aldri til kôys for anker - lanterna kan sløkkes.
5. En ekte skøyte-skipper bruker uhemmet kikketert langs naturiststrender for å få sikkre observasjoner til navigasjon for den videre ferd.
6. En ekte skøyte-skipper hilser alltid på cabin-cruisere med nakne blondiner på fly-bridge.
7. En ekte skøyte-skipper med masse tom-gods ombord har alltid forsterett til brygge i overfylte havner.
8. En ekte skøyte-skipper spør aldri om veien. (Går heller på grunn.)
9. En ekte skøyte-skipper glemmer aldri flagget.
10. En ekte skøyte-skipper lever skjelden etter ovenstående regler.

Noen fler?

"IDUN"

✓/ Eddie

Vår nye hjemmeside nmsk.no er operativ!

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

Du vet du har en fullstendig vedlikeholdsfri kropp når du kan ta på deg noe du hadde på deg for over 5 år siden og det passer fortsatt!!

Det var riktignok kun et skjerf, men la oss være positive her nå...



Sterk hostesaft fra skippers medisinkiste



Mer søppel enn fisk

Amerikanske havforskere hevder at verdens befolkning årlig kaster tre ganger så mye søppel i havet enn man tar opp i form av fiskefangster, skriver Fishing News International.

Opphopingen av plastsøppel er allerede i dag en trussel mot livet i havet. Delstatsmyndighetene i California vil i nær fremtid kanskje vedta en lov som krever at plast som dumpes i havet skal være biologisk nedbrytbart.

Det er lagt frem forslag i Kongressen med krav om bedre kontroll med dumping av plastavfall i havet, skriver avisen.

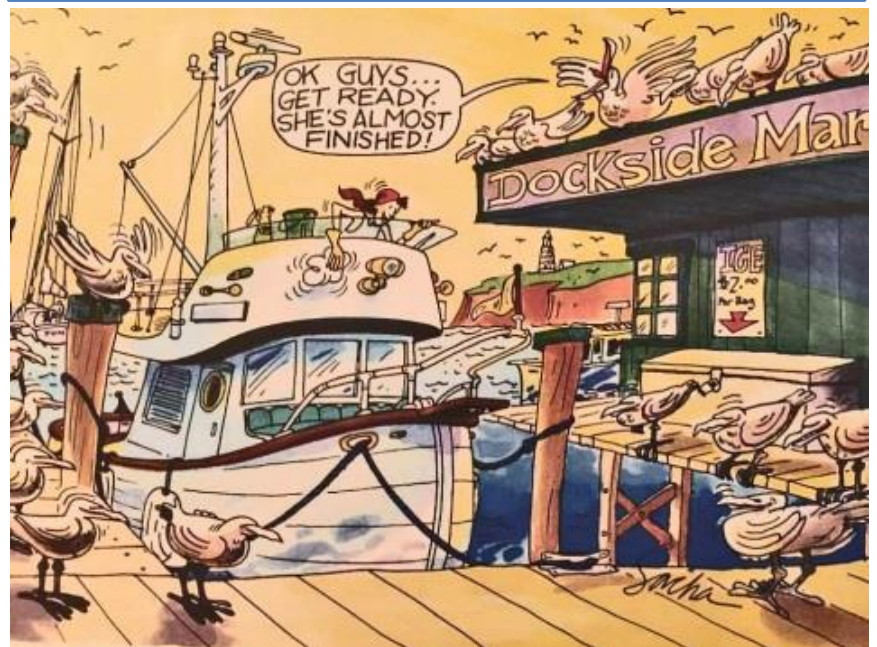
Fiskaren

Utklipp fra november 1987

Apropos promille:

Sitat fra Per Sandberg til VG, etter at han etter egen optelling hadde drukket tre akevitt og en øl før han gikk på Stortingets talerstol:

"De som påstår at jeg var beruset eller full, er antagelig mine politiske motstandere som har en helt annen agenda. Du burde ta promilletest av hele stortingssalen i stedet for å bare henge ut meg."



MEDLEMSAKTIVITETER

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

STYRE OG STELL

NMSK styre 2019-2020:

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



Helgelandskysten – fra Tjøtta mot Dønnamannen i skumringen



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Drammensveien 208, 0277 Oslo

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