



# SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

**Desember 2019**



[www.nmsk.no](http://www.nmsk.no)

# SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



## Forsidebilde:

Motorkutteren Neptun med Sunnmørsalpene  
i bakgrunnen (foto: Arnulf)

## Innhold

- |         |   |
|---------|---|
| s 3     | Formannens hjørne                                   |
| s 4-6   | NMSK regionale aktiviteter i bilder                 |
| s 7-9   | Tanker om NMSK framover                             |
| s 10    | Økonomisk støtte til båten som kulturminne?         |
| s 11    | Solcellestrøm ombord - erfaring                     |
| s 12    | M/K HAVØRN  |
| s 13    | M/S LASOL   |
| s 14-15 | M/S LAILA   |
| s 16    | Nyeste medlemsbåter i NMSK                          |
| s 17    | NMSK til Kyststevnet 2020 i Bergen                  |
| s 18    | Telemarkskanalen – en reise til midten av Sør-Norge |
| s 19    | Med Ferdinand på Skalldyrfestivalen 2019            |
| s 20-23 | Langs norskekysten sommeren 2019                    |
| s 24    | Maritim litteratur                                  |
| s 25    | Skipskost   |
| s 26    | Stiftelsen av Norsk Motorskøyteklubb i 1975         |
| s 27    | «Ljugekrakken» til årets båtforening i 1990         |
| s 28    | Høvedsmann skipshandel (annonse)                    |
| s 29    | Profilering av NMSK                                 |
| s 30    | Navigasjon  |
| s 31    | Nest sist   |
| s 32    | Styre og stell                                      |

**Redaktør**

**Arnulf Wibe**

[arnulf.wibe@online.no](mailto:arnulf.wibe@online.no)

# Formannens hjørne

---

Mens jeg sitter her og skriver en søndagskveld, er det med vemod jeg registrerer innkomne meldinger og diverse oppføringer på fjæsbokjii. Nok en gammel traver møter sitt endelikt. Denne gangen er det Nordsol, med sin tresylindrede Finnøy semidiesel, som i bortimot 15 år har ligget til forfall i Stavern. Skjebnen for maskinen er pr i dag usikker, men forhåpentligvis blir den berget mens resten av skuta går i saksa. Nordsol er slept til Larvik for sanering. Ryktene sier at Opstad Motormuseum er på saken, og at riksantikvaren også er involvert. Vi får håpe det beste for Finnøyen. For oss som holder på med slike gamle råtaplankskuter er det viktig å innse når toget er gått, gjerne litt før det er for sent, slik at man kan donere skuta videre til en mer bemidlet og/eller yngre entusiast. Dessverre er det slik at forfallet ofte er langt fremskredet når eier innser skjebnens natur, og utvalget av kompetente arvtagere/kjøpere er som regel ikke av beste kvalitet.



Mang en gang resulterer dette i at hele dritten synker, og ender opp som kaieier eller kommunens problem, som en konsekvens av rotete eierhistorikk og hyppige eierskifter som er vanskelige å dokumentere. Min anbefaling til samtlige fartøyeiere er å registrere skuta i NOR, og samtidig sørge for at neste eier ved et eventuelt salg får skuta omregistrert i sitt navn før eierskapet/nøkler mm overdras.

Midt oppi all fortvilelsen er det gledene ved skøytelivet som gjør at vi fortsetter år etter år. Mens vinterkulda forsøker å ta over etter den flotte høstsesongen, er det mange av oss som er godt i gang med diverse utbedringer. Vi tenker tilbake og gleder oss over alle de flotte opplevelsene om bord i året som snart rundes av, og samtidig går drømmene mot kommende sesong. Det skulle ikke forundre meg om også neste år bringer flotte opplevelser langs kyst og fjord, enten i inn eller utland. Mange av klubbens fartøy skal sommeren 2020 delta på Forbundet Kystens Landsstevne. Denne gangen er Bergen vertshavn, og kystlagene i omegn står som arrangører. Meld deg på i dag og følg med i Skipperposten og på NMSK's facebooksider.

Når julefreden forhåpentligvis etterhvert kommer snikende til både liten og stor, sender jeg dere alle en varm hilsen allerede nå. Med ønske om spenning og hygge, samt lidenskap for våre skuter, og med håp om at vi treffes på sjøen. Samtidig kommer oppfordringen til dere alle; om å bli aktive bidragsytere også til Skipperposten. Arnulf gjør en strålende jobb som redaktør og mottar veldig gjerne mer stoff fra alle landets kriker og kroker. Reiseskildringer, modernisering, vedlikehold eller andre arbeider om bord. Det er stor sannsynlighet for at det du foretar deg med skuta er av interesse også for andre i klubben, så ikke vær beskjeden med å dele.

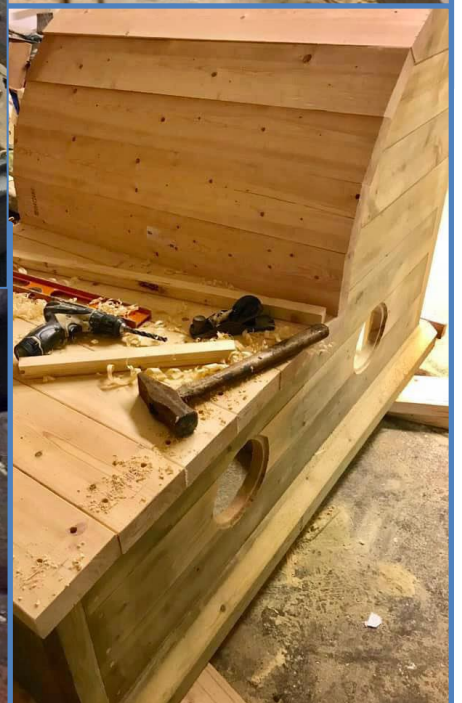
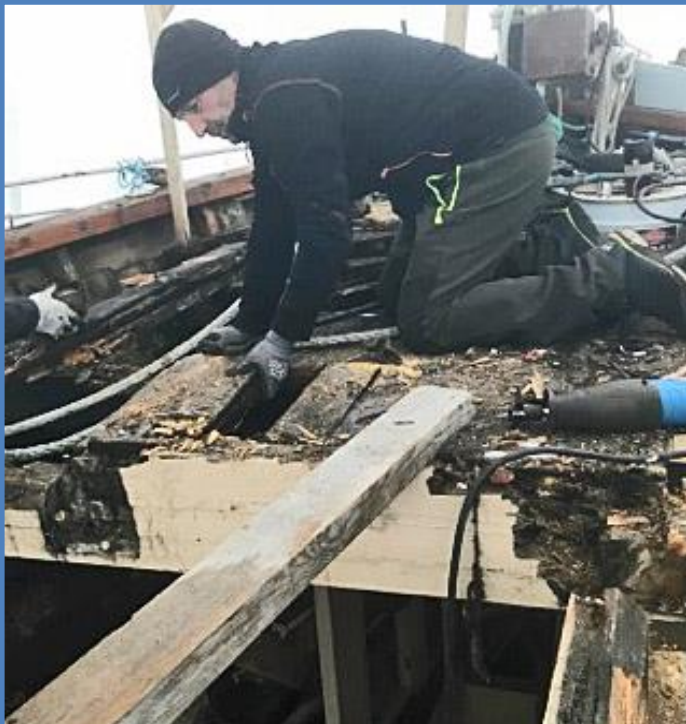
Fra hele Bjugnskjærs mannskap ønskes en god jul, et god nytt år, og frem til det en flott førjulstid.

*Thomas Nicolai Bjønness*

# NMSK regionalt

## Vestland og Rogaland

Den store, vakre kutteren **Frimann** gikk kanskje på siste verset, når våre entusiastiske medlemmer Johanne og Åsleif Totland i Mosterhamn, allerede eiere av MK Havøy, kjøpte den i oktober. Bildene viser det store prosjektet de har kastet seg over, med en framdrift som imponerer!



# NMSK regionalt

## Møre, Romsdal og Trøndelag

– **Treff på Ellingsøy** Foto: Erling Blindheimsvik

Erling inviterte NMSK-medlemmer til treff på sin «skøytebrygge» på Ellingsøy 16. november. Dugnadsarbeid og vennskap har sveiset dem sammen. Og et par av gutta har kjøpt seg skøyter i høst! De har nylig fått plass på brygga hos «Erling den rause», så neste års dronebilde vi vise et doblet antall skøyter – LASARUS, NEPTUN, NY-TERJE OG NONSTIND,



**Forøvrig:** Erling har laget en fantastisk flott video fra sommerens samseiling og Kyststevnet i Trondheim.  
<https://www.facebook.com/erling.blindheimsvik/videos/1443493299138859/>

# NMSK regionalt

## Viken

Noen jobber på båten sin, og andre bare nyter.

Fra Facebook er det «helt innfor» å dele med Skipperpostens lesere!



Ruth får hudstell på Isegran



Gamle Øksnesværing besøker propelldoktoren i Engelsviken



Sjøgutten nyter høsten i Oslofjorden



Nicoline renoveres i ballast, kjøll og dørk – i Skjebergkilen



# Tanker om NMSK framover

- Arnulf Wibe -

Norsk motorskøyteklubb er en unik forening for «sånne som oss!». Ser vi oss rundt, har vi imidlertid flere andre foreninger som også ligger tett opptil vårt formål - *Arbeide for bevaring og bruk av, samt kunnskaper om historien til eldre og særpregede motorfartøyer som representerer kystens historie.*

Imidlertid håper jeg vi framstår som unike slik vi har spisset våre vedtekter: *«Klubbens hovedfokus er motorskøyter og andre tidligere yrkesfartøyer, samt verneverdige fartøyer. Dette kan være fiskebåter, redningsskøyter, losbåter, passasjerbåter og representasjonsbåter eller lignende, som er typiske for den kystkulturelle arv».*

Vi forstår likevel at «skillet» til andre motorbåtforeninger ikke er sylskarpt. Forbundet Kysten har mange kystlag som har *båten* som hovedfokus. Vi har også SSCA (Seilskøyteklubben Colin Archer), CMB (Classiske Motorbåter), FMYC (Furuholmenklubben), Nautica Schizofrenia, Den Norske Veteranredningsskøyteforening (DNVF), Norsk forening for fartøyvern – og sikkert flere, som deler noe av vårt formål.

Likevel tror jeg vi er en litt *spesiell* forening. Flere av de andre foreningene har sin opprinnelse og sitt tyndepunkt i noen «regioner». Slik er det med NMSK også. Den aller største tyngden av båter og medlemmer var i området Oslofjorden, og fortsatt er det slik. Men medlemstilgangen de siste par år viser likevel at vi er i ferd med å bli en *landsdekkende* forening. Navnet vårt («norsk») har alltid indikert en landsdekkende ambisjonen, men nå ser vi av regionsfordelingen (under) at vi reelt nærmer oss. Nesten alle nye medlemmer har båter som er i klubbens målgruppe. Vi må imidlertid ta inn over oss at «ingenting vokser inn i himmelen». Vi ser stadig at noen av våre gamle travere ikke har krefter igjen til nødvendig vedlikehold, og selger klenodiet sitt. Det er likevel motiverende for oss som legger mye av vår energi i klubben og dens formål, at de fleste likevel fortsetter som (person) medlemmer!

Glassfiber er dominerende byggemateriale på fritidsbåtene langs kysten. Ikke noe galt i det. Mange av oss som har eldre båter som krever ekstra mye vedlikehold, utøver også litt *ekstra* båt- og kystkultur. Vi deler og vedlikeholder kunnskaper og ferdigheter som har lett for å dø hen. Derfor trenger vi hverandre. Ettersom det tross alt ikke er veldig mange av oss, så tror jeg derfor at NMSK må *samarbeide mer med andre foreninger og interessenter*. De som har et aktivt forhold til båt- og kystkultur, er våre nærmeste venner. De er det naturlig å samarbeide *mest* med. Trebåtfestivaler er midt i blinken for oss! Men om vi bidrar til arrangementer i samarbeid med motor- eller veteranbilforeninger, eller lignende, er det selvsagt også til *stor glede og nytte!* Vi som forening eller enkeltfartøyer som deltar på festivaler og stevner, har da allerede funnet gode arenaer for våre interesser. Og så mye trivelige folkt vi treffer! Ref artikkel i dette bladet om Skalldyrfestivalen i Mandal.

Jeg tror NMSKs **aktivitetsnivå** markerer oss. Trebåtfestivaler er nevnt, og Forbundet Kystens landsstevne kan være et gullegg. Sist sommers samseiling til Trondheim var en *stor* suksess for oss som deltok. Og potensialet for det samme til Bergen 2020 er kanskje enda større. (se side 17). Jeg har gode indikasjoner på at det blir *mange* båter med NMSK-vimpler langs bryggene i Bergen kommende sommer.

I disse dager anskaffer klubben enda flere «NMSK-beachflagg» som våre regionale kontaktpersoner (ambassadører) kan forvalte. De kan lånes ut til hvilke som helst medlemmer som ønsker å promotere klubben, og det vi står for.

Oversikten over medlemsbåter, under, er ment å bidra til at vi gjenkjenner hverandre. (Personvernregler hindrer oss fra å presentere medlemslista). Å heise NMSK-vimpelen i masta er også et bidrag til det samme. Jeg tror at økende bekjentskap innen klubben også styrker arbeidet med å bevare båt- og kystkulturen vår!



Flere av NMSKs medlemmer og båter er aktivt presentert på Facebook eller andre hjemmesider, der eierne og deres venner holder oss løpende orientert om hardt arbeid, utvikling, gleder og sorger.

Facebook sidene til NMSK har et stadig økende antall følgere, og aktiviteten er god. Facebook er derfor i



økende grad et *samlende* element. Sidene fungerer i samspill med vår hjemmeside [www.nmsk.no](http://www.nmsk.no) og er derfor både til «nytte» og til «nytelse». Flere av oss har åpenbart stor nytte av faglige diskusjoner og stiller spørsmål inn i «Face»-gruppene, vi poster gode båtoplevelser, og vi byr på vårt arbeid og våre erfaringer med båten. Det varmer et sjømannshjerte å lese og se alle bildene av denne «stoltheten» og den nyttige informasjonsutvekslingen!

Tidvis kan det bli «litt mye» å forholde seg til, men jeg tror neppe det er riktig å begrense det enkelte medlems initiativ. Imidlertid lurer jeg på om vi bør diskutere en **norm** for hva som egner seg best å poste på hvilke sider? Eller kanskje vi bare skal begrense oss til å mene noe om **klubbens hovedside**? Kanskje vi der bør poste saker som antas å være av *felles faglig* interesse, eller spørsmål/utfordringer som den enkelte ønsker respons på fra flest mulig? Og at de regionale sidene fokuseres mer mot lokale samvær, gleder og lokale problemstillinger? Min antagelse er at dette går seg til når vi holder litt fokus på en bevisstgjøring. Men uansett er jeg desverre sikker på at Facebooksidene våre må administreres. «Nett-troll» må slås ned på, og den gode tone må dyrkes.

Til slutt vil jeg dele noen spørsmål om NMSK som jeg stadig stiller meg selv:

- *Hvor mye bør NMSK som forening organisere, eller hvor mye bør være enkeltmedlemmers- eller lokale/regionale grupper initiativ?*
- *Dagens NMSK styre utnytter IT/kommunikasjonsteknologi for å samvirke, uansett hvor vi bor. Men klubben bør kanskje ha et styre med større bredde både i geografi, kjønn, alder og bakgrunn? Hvordan skal vi oppnå dette? Hvem bør være med på laget for å påvirke den spennende medvindseilasen vi opplever nå?*

## Pr 26. november 2019 fordeler NMSKs 174 medlemmene seg slik:

(medlemsbåtnavn og eier)

### Nord-Norge: (2)

BORGHILD (Edwardsen fra Ørnes), FRØYSKJÆR (Grytvik fra Reipå).

### Møre, Romsdal og Trøndelag (15)

HAVFISKEN (Berge fra Sistranda), LASARUS og NEPTUN (Blindheimsvik fra Vigma/Ellingsøy), HAVLYD (Gullaksen fra Ålesund), TEIGASUND (Høyberg fra Ellingsøy), NY-TERJE (Johansen fra Hareid/Ellingsøy), SAMHOLD (Karlsen fra Dolmøy/Hitra), ØRNFLØY (Pervik fra Hamarvik/Frøya), LAILA (Selvåg fra Knarrlagsund), FARMANN (Sporstøl fra Gurskøy), TALA (Tetli fra Trondheim), TERNHOLM (Thue fra Haramsøy), BRAND (Tysnes fra Molde), FRUHOLMEN (Ullaland fra Ålesund), SOLFRID (Vikan fra Molde), FEIE (Voldnes fra Fosnavåg).

### Vestland og Rogaland (45) P.t. 4 uten medlemsbåt

DOLPHIN (Austgarden fra Frekhaug/Vetlebergen), LYRODD (Bekkenes fra Vaksdal), MARGIT (Bergsagel fra Austre Åmøy), RAGNHILD SCHANCHE (Bjørndal fra Vikanes), AARVAAK (Blænes fra Vestre Vinnesvåg), KARL WILHELM (Bogevik fra Årland), SOLSTRÅL (Bratthammer fra Jørpeland), INGER (Bruarøy fra Lepsøy), TORUNGEN (Børslid fra Mathopen), SKIRNIR (Eide fra Høylandsbygd), LASOL (Ekerhovd fra Kolltveit), NY-PERLON (Ekerhovd fra Straume), MÅSSKJÆR (Ekren fra Fjell), DROPPSEN (Engevik fra Fitjar),



JAN BJØRN (Erstad fra Alversund), ALBATROSS (Frimann Nilsen fra Mathopen), ELYANA (Haavik fra Strandvik), BÅREGUTT (Halland fra Manger), KLØVER (Hatlem fra Kolgrov), FLANDER (Hope fra Reksteren), VON (Husevåg fra Nordfjordeid), VALESTRAND 1 (Håland fra Valestrandsfossen), BALDER (Johnsen fra Straume), MYTILUS (Julseth fra Øvre Ervik), SANDY (Klepaker fra Bergen), GUTTORMSEN SENIOR (Kleppe fra Florø), SIDÖRA og MÅGA (Nes fra Grimo), FØYNA (Nordeide fra Storebø), SIW (Olsen fra Os), TERNEN (Opheim fra Sandve), SJØLEIK (Pudik fra Tananger/Stavanger), OLAV RINGDAL JR (Ronæs fra Bru), SØLVSKJÆR (Schau fra Isdalstø), GUSTAV HENRIKSEN (Stølsnes fra Os), KJØLVA (Sund fra Atløy), DELPHIN (Sørensen fra Bremnes), HAVØY og FRIMANN (Totland fra Mosterhamn), HAVBUEN (A Øvrebø fra Mjømna), RØSTHOLMEN (Ø Øvrebø fra Mjømna).

### **Agder, Telemark og Vestfold (19)** P.t. 3 uten medlemsbåt

NORDVIK (Borgersen fra Tønsberg), ARIL (Børslid fra Lillesand), SNØGG (Erlingsen fra Nøtterøy), JØRGEN BRØNLUND (Harvik fra Nykirke), CALYPSO (Hauge fra Vanse), SOLBRIS (Jahre fra Nøtterøy), TORGLIMT (Johnsen fra Porsgrunn), OLINA (Kaupand fra Kvelde), POLARULV (Lamark fra Tønsberg/Nøtterøy), PERNILLE (Larsen fra Tjøme), TERNY (Nord fra Nøtterøy), BARDEN (Riseplass fra Froland/Arendal), ROSA (Rui fra Duken/Nøtterøy), LINDHOLM (Salte fra Nøtterøy), RUTH (Stenersen fra Sandefjord), ELLY (Tveitan fra Sandefjord), SJØBAKK (Waage fra Nøtterøy).

### **Viken (93)** (herav 18 fra Østfold) P.t. 38 uten medlemsbåt

TERNEN (Aaby fra Røyken/Steilene), ULAS MINDE (Anderson fra Oslo/Maritim), HÅBET (Arnesen fra Kråkerøy), MIRA (Birkeland fra Drøbak), LINERLE (M Bjønness fra Oslo/Maritim), BJUGNSKJÆR (T Bjønness fra Oslo/Maritim), GRÅMÅSEN (Braathen fra Greåker), ROYAL (Brantenberg fra Oslo), SONAR (Brokke fra Løken/Skjebergkilen), CARMENSITA (Bull Sletholt fra Oslo), GUNDEVOR (Dahl fra Jar/Maritim), SMILLA (Dahl fra Oslo/Maritim). PRETTY WOMAN (Dammen fra Oslo/Maritim), STORM (Didriksen fra Blommenholm), SJØGUTTEN (Enge fra Hølen), KUSTOS (Eriksen fra Oslo/Maritim), RISØY (Flekkum fra Klavestadhaugen), KARINE MOE (Floberg fra Nesøya), LEIF (Fønsteli fra Oslo), ANNY (Granum fra Drøbak), NICOLINE (Haaby fra Rakkestad), AMIGO (H Habbestad fra Oslo/Maritim), SERENAD (M Habbestad fra Oslo/Maritim), DENIZ (Hedvald fra Greåker), KYLLINGEN (Håmo fra Moss), TRAUST (Ingebretsen fra Oslo/Maritim), ALBATROS (Jensen fra Vestby/Son), GRÆSVIG (Jensen fra Fredrikstad), SHANTY (Joakimsen fra Holmestrand/Oslo), LOM (Kirkerud fra Skjeberg), PATRICIA (Klever fra Oslo/Maritim), MONICA (Knudsen fra Fjellstrand), VARUNA (Krydsby fra Lommedalen), IDUN (Lesund fra Oslo/Maritim), SVAN (Lilleby fra Skjeberg), LUN (Lund fra Halden), POLARVIND (Marstrander fra Oslo), FRYDHOLMEN (Myrdal fra Oslo/Maritim), HAVSULA (Nelson fra Drammen), CORONA (Nesse fra Drammen/Gyldenløve), SJØSPRØYTE 1 (Nilsen fra Moss), DELPHIN (Olsen fra Gressvik), BORGTUN (Olsen fra Oslo/Killingen), BORGHILD (Rasmussen fra Sætre/Maritim), RYSTADBUEN (Ree-Lindstad fra Drammen/Gyldenløve), SANDEFJORD (Revold fra Oslo/Maritim), KVINGO (Rylandsholm fra Oslo), GAMLE ØKSNEVÆRING (Sandli fra Krogstadelva/Gyldenløve), SJØTUN (Simensen fra Svelvik), HAVØRN (Strand fra Skjeberg), OSLOKJØPMANNEN ((Uusitalo fra Moss), GARIBALDI (Wennesland fra Oslo/Maritim), ANTARES (Wibe fra Sandvika/Maritim), ZERINA (Winnberg fra Lysaker), RONGEVÆR (Aastad fra Son).

The image shows a screenshot of the NMSK Fartøyregister website. At the top, there is a navigation bar with the NMSK logo and menu items: 'Side Nytt', 'Om NMSK', 'Innmelding', 'Aktivitater', 'Fartøyregister', 'Ekspertposten', 'Seminarer', and 'Effektor'. Below the navigation bar is a large banner image of a harbor with several boats, with the text 'FARTØYREGISTER' overlaid. Underneath the banner is a section titled 'Fartøy i Norsk motorskøyteklubbs register'. This section contains a grid of small images of various boats, each with a name below it. The names include: PILOT, POLARULV, POLARVIND, PREVEN, PRUDENCE, FRYD, RAGG, RUGNEHLD SCHLANGE, RUMONA, RUMBY, REISEKILL, REISA RONILLE, REINES, REISEN, REISIT, REK, REIST, RIGALL, RONGEVÆR, ROSS, ROTVIK, and RUGAL. At the bottom of the screenshot, there is a blue banner with the text 'Alle båtene ligger i NMSK Fartøyregister'.

# Båten som kulturminne

- Arnulf Wibe -



«Kulturminnefondet er et lavterskeltilbud og en rendyrket tilskuddsordning. Fondet er til for private eiere av verneverdige kulturminner».

**Fondet er godt egnet for å søke om støtte til eldre båter!**

**Og terskelen for å få innvilget «strakstiltak» på kr 50.000 sies å være ganske lav!**

Kulturminnefondet skriver at «påbegynte og slutførte prosjekter prioriteres ikke hos Kulturminnefondet». Imidlertid kan definisjonen av «påbegynt» være ganske tøyelig når vi snakker om en gammel båt der vi konstant justerer og bedriver vedlikehold. Antagelig er det ordformuleringene i søknaden som blir avgjørende for hvordan fondet oppfatter saken.

Riksantikvaren skriver i en veiledning om verneverdig/bevaringsverdig: «De fleste verneverdige kulturminner er ikke formelt vernet etter kulturminneloven eller plan- og bygningsloven. Mange blir likevel tatt vare på fordi de oppfattes som verdifulle av eiere og brukere».

Jeg (red) forstår dette slik at båten ikke nødvendigvis må stå på en liste eller være beskrevet i andre formelle dokumenter for å bli akseptert å være bevaringsverdige. Likevel er det antagelig viktig at formuleringene i søknaden rettes inn mot fondets intensjoner og ordbruk.

### **Kulturminnefondet skriver på sin hjemmeside:**

I første halvår 2019 søkte over 800 om til sammen 300 millioner kroner fra Kulturminnefondet. 385 tildelinger på tilsammen kr 77,5 millioner ble gitt til private eiere.

Tilskuddsordningen er et lavterskeltilbud til private eiere av verneverdige kulturminner. Også frivillige lag og organisasjoner, enten de eier kulturminnene selv eller forvalter dem på vegne av andre, kan søke.

Kulturminnefondet støtter tiltak på alle typer faste kulturminner, som for eksempel:

Hus og bygninger, **båter og fartøyer**, hageanlegg, kulturlandskap.

Dei seinare åra har tilskota frå Kulturminnefondet til private eigarar av verneverdige kulturminne blitt dobla. Kulturminnefondet sikrar viktige kulturminne over heile landet på ein effektiv og målretta måte. Å ta vare på kulturarven er godt for miljøet, det gjer lærdom om historia vår, og det skapar aktivitet og arbeidsplassar over heile landet, seier klima- og miljøminister Ola Elvestuen.

2019 er første året Kulturminnefondet behandlar søknader fortløpande, med sær gode tilbakemeldingar. Saksbehandlingtida har gått kraftig ned.

-Innføringa av løpande søknadsbehandling har skjedd etter forslag frå eigarane av kulturminna. Eg er svært tilfreds med at det no fører til enklare søknadsbehandling og raskare saksbehandlingstid, seier Simen Bjørgen, direktør i Kulturminnefondet».

Kulturminnefondet har utviklet et nytt elektronisk søknadssenter, som skal gjøre det bedre, tryggere og enklere for deg som søker. Når du har fått tilsagn fra oss, må du akseptere det. Når prosjektet og utgiftene er i gang, sender du inn anmodning om delutbetaling, gjerne flere ganger i løpet av prosjektperioden. Er prosjektet ditt slutført, må du sende oss en sluttrapport. Alt dette rapporterer du på i Kulturminnefondets søknadssenter.

Det hender at det oppstår endringer i prosjektet ditt underveis, og da er det mulig å søke om endring av tiltak eller vilkår. Vi anbefaler at du tar kontakt med oss om dette skulle oppstå.

# Solcellestrøm om bord - erfaring

- Arnulf Wibe -

Mine forrige forbruksbatterier varte i 17 år, før jeg kjøpte nye for 2 år siden. Dette var uvanlig lang levetid på de fire 250 Ah gel-forbruksbatteriene på Antares. De seneste ti årene har båten gått 20.000 nautiske mil og denne sesongen ville jeg supplere strømforsyningen med solcelleenergi (ref Skipperposten april 2019). Det har gitt noen erfaringer som jeg vil dele her.

Målet med anskaffelse og montering av solcellestrøm var å kunne ligge dagesvis på svai uten å tenke særlig på strømforbruk, å minimere bruken av generatoren om bord, og unngå kopling av båten til tvilsomme strømlegg på land. I tillegg ønsket jeg å bevare de relativt nyanskaffede AGM-batteriene i mange år.

Imidlertid fikk vi allerede et stort problem før sommerens langtur. AGM-batteriene «døde» noen få uker etter påkopling av solcellestrøm. Spenningen falt fra fulladet (ca 28V) til 23V på få timer uten belastning. Mordkommisjonen besto av flere elektrikere, utstyrselgere og erfarne skippere, men fant aldri dødsårsaken. Ingen påstår at den er direkte knyttet til solcellestrøm. Men etter reklamasjon til den veldig seriøse utstyrsleverandøren, og innmontering av fire nye AGM-batterier, kan mye tyde på at nyanskaffelsen «battery balancer» ble en viktig forebyggende dubbedings for nye dødsfall blant batteriene, i et ganske omfattende 24 volts strømlegg ombord.

## Relevante installasjoner:

**Batterier:** 4 stk AGM 230Ah med nye kabler og sko. Ble nyanskaffet høsten 2017, men reklamert/byttet i mai 2019. Mine forrige forbruksbatterier varte i 17 år. Det var uvanlig lang levetid på de fire 250 Ah gel-forbruksbatteriene som var mye brukt, men vi eiere har hatt mye fokus på riktig belastning og lading.

**Hovedanlegg:** Vicron MultiPlus (kombinert inverter og lader mm.)

**Solcellepanel:** 2 stk 100 watt semifleksible panel (Sunwind, anskaffet/montert april 2019) Panelene er beregnet på 12 V driftsspenning, så det er viktig å ha 2 stk seriekoplet til et 24V anlegg.

**Laderegulator/solarlader:** samler energi fra solcellepanelene, og lagrer den i batteriet. Nyanskaffet og montert sammen med solcellepanel.

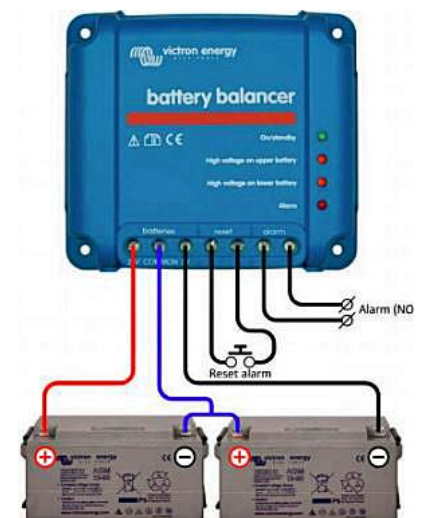
**Batteri balancer:** utjevner ladestatusen av seriekoblede 12 Volts batterier, eller av flere parallelstrenger av seriekoblede batterier. Når ladningsspenningen av et 24V batterisystem øker til over 27 V, starter Battery Balancer og sammenligner spenningen over de to seriekoblede batterier.

Battery Balancer vil trekke strøm opp til 1 A fra batteriet (og de parallelkoblede batteriene) med den høyeste spenningen. Den resulterende ladestrøm differensialen forsikrer at alle batteriene sammenfaller til lik ladningsstatus.

Antares tilbakela 2.000 nautiske mil langs norskekysten denne sommeren, og....ALT FUNGERTE BRA.

Generatoren ble bare kjørt noen få timer - for spesielle behov (steikeovn og kran på taket av båten). Vi kokte maten på gass (har kombinert komfyr - gass/strøm), og vi hadde under 80% lading på batteriene bare 2-3 ganger ilet. hele den lyse årstiden.

Dette lover godt for et ubekymret liv med nok strøm ombord, og bevaring av batteriene i maaange år!



# HAVØRN

En medlemsbåt i NMSK

Navn på båt:	HAVØRN
Reg. type/kl mm	LM 3387, krysser
Bruksområde:	Fiske, deretter fritidsbåt
Bygget :	1962 hos H. Gregersen i Risør
Byggematerialer:	Tre
Motor (type, hk, etc):	Scania D11
Lengde, tonnasje:	LOA 41 fot
Eier, hjemmehavn:	Simon Stand. Hjemmehavn i Sarpsborg, Falkensten båthavn



## **Båtenes historie:**

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

Havørn ble bygget hos H Gregersen i Risør til Gerhard Abrahamsen på Hessnesøya i Grimstad i 1962. De hadde den til 1990 å ble solgt til Kragerø. Der var den ikke lenge å ble solgt til Porsgrunn. Der var den heller ikke lenge for i 1994 kom den til Hvaler å Utgårdskilen. Der var den i tjeneste frem til 1999 da den skulle kondemneres. Det klarte Reine Rynning å avverge. Han tok av fiskeutstyret å brukte båten som den var frem til 2011 da jeg overtok båten. Da begynte bygging av kappe å innredning av lasterom å andre fasiliteter. Sene har det blitt nytt å større styrhus å en del andre oppgraderinger. Havørn hadde en 64hk Marna som første motor. Så en Leyland. Så kom det inn en ScaniaD11. I 1998 ble den byttet til en GM som fungerte meget dårlig så det ble i 2000 montert inn en Scania D11 på nytt å den fungerer meget godt enda. Marna gearet å propellen har fulgt Havørn siden 1962. Havørn har i dag hjemme havn i Sarpsborg og har bryggeplass i Falkensten båthavn.



# LASOL

En medlemsbåt i NMSK

<b>Navn på båt:</b>	LASOL (tidligere Verdi)
<b>Reg.nummer, båttype/klasse:</b>	Tidligere JWUE. Bygget som lastebåt.
<b>Bruksområde:</b>	Verdi ble brukt primært til fiske, og utelukkende etter rigging med kraftblokk i 1965. Senere ble den brønnbåten LASOL.
<b>Bygget:</b>	1954, som nr3 v/Leirvik Sveis på Stord
<b>Byggemateriale:</b>	Stål
<b>Motor :</b>	Fra 1954 120 hk Wichmann Fra 1967 Catepillar 300 hk. Fra 1986 Saab-Scania 385 bhk.
<b>Lengde mm.</b>	LOA 60 fot, 49,9 bruttotonn, bredde 5,29 m, dybde 2,45 m
<b>Eier og havn:</b>	Svein Ove Ekerhovd, Kolltveit på Sotra
<b>Båtenes historie:</b>	Verdi ble kondemnert som lastefartøy 24. juni 1983 for Alf Møgster PR, Storebø, Bergen. Urustet med 120 hk Wichmann. Primært fiskefartøy H-9-AV og utelukkende med rigging av kraftblokk. Senere ble Lasol brønnbåt 1962 Salamon Toft PR, Døscherholmen 1965 Anders Steinsland PR, Steinsland i Sund 1967 Ny motor 300 hk Caterpillar 1970 Ommålt 49/20 1983-06 Kondemnert som fiskefartøy, slettet i Norges Skipsliste 1986-02 LASOL registrert på ny som brønnbåt 49/20, ny motor 385 bhk Saab-Scania. Eier Leif Arne Solli, Fitjar. 2010-01 Leif Egil Barane, Bømlo.



Lasting av makrell i 2006

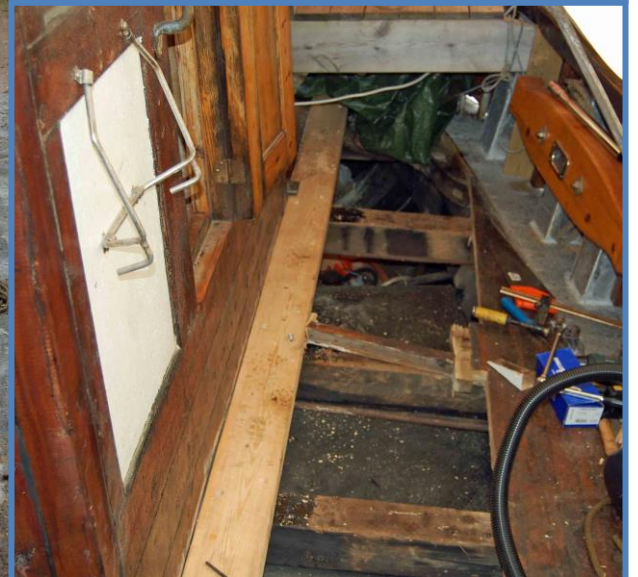
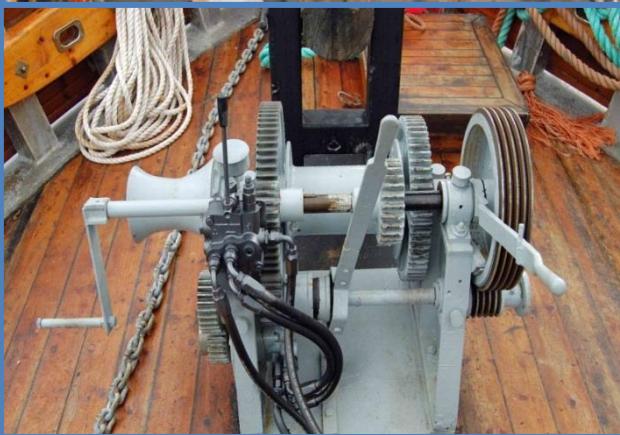
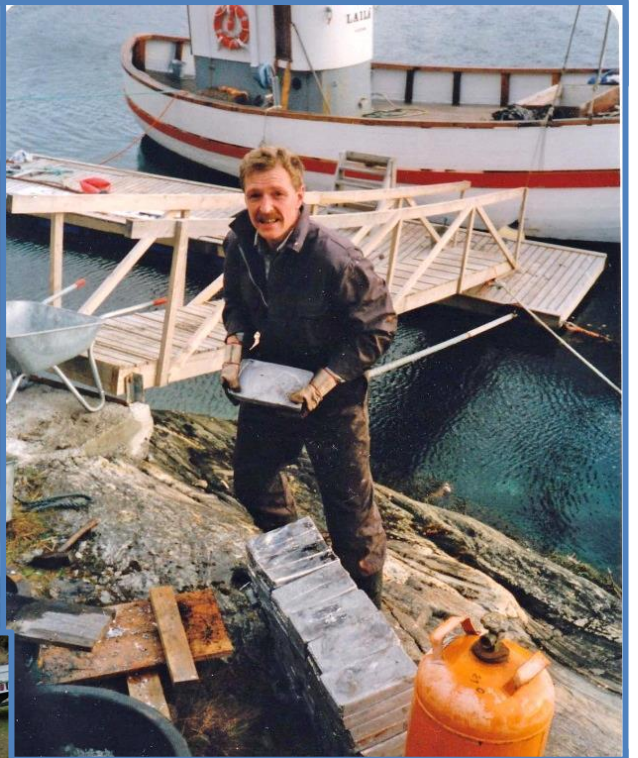
Skrog bygd: St. Stord 1954 (Nr. 3 v/Leirvik Sveis, Stord)					
Mask/Motor bygd:					
Tonnasje (D.W.)	Brutto	Utd. dekk	Netto	Skrog	Maskinet
	49,90		20,98	18,06	Type
				19,35	
				5,29	
				2,45	
					Inv. LUK
					Nett
					Trakk
					Rev. S
					Partområde - Rute
Navn	Egna	Eier: Leif Arne Solli, 5419 Fitjar			
		Tidligere Verdi (1983) Kondemnert 24/6/83			
		Lasterik "Lasol"			
		48			
		J W U E 19475			

# LAILA

En medlemsbåt i NMSK

Navn på båt:	LAILA
Reg.nummer, type	LDXI, Risørskøyte, ombygd av dagens eier til seilskøyte
Bruksområde:	Fritid
Bygget	1930-32 i Risør
Byggematerialer:	Tre, kravell
Motor (type, hk, etc):	Fra 1934 40 hk Wickmann, fra 1961:Caterpillar 6 syl 165 hk motor 164 hk fra 1964 overhalt 4 ganger på ca 40 000t. Gear fra Wisconsin USA 1958 fulloverhalt 2017
Lengde mm:	LOA 50 fot
Eier og hjemmehavn:	Fra 1994: Helge Selvåg, Knarrlagsund på Hitra. Tidligere eiere se div brev under.
<b>Båtenes historie:</b>	Historien er relativt godt detaljer beskrevet i presentasjonen i NMSKs fartøysregister. <u>Fra</u> Helge: Kjøpte Laila 1994 mere og mindre som vrak i Langesund, det har blitt noen timer arbeide ja , men er man gal så er man gal! Restaurering av kjølbolter spant hud dekkbjelker osv, rorhus revet (synd), men jeg skulle ha seilbåt! Etter hvert bilder av restaureringen og sånn den ser ut i dag (november 2018).





# Nye medlemsbåter i NMSK

- Arnulf -

Etter justering av vedtektene på årsmøtet i mars 2018 har medlemstilgangen til NMSK vært fantastisk god! 86 nyinnmeldte båter er blitt presentert i Skipperposten siden den gang, og her kommer de siste 9 nye siden oktobernummeret i 2019. Alle medlemsbåtene er presentert i «Fartøyregister» på vår hjemmeside <https://nmsk.no/fartoyregister/>. Skipperposten presenterer også 2-3 «midtsidebåter» i hver utgave - båter med fylldig/spennende historikk og illustrerende bilder som eierne har delt med klubben.

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

<p><b>HAVBUEN</b> (Asle Øvrebø, 5978 Mjømna)</p> 	<p><b>FRIMANN</b> (Johanne g Åsleik Totland, 5440 Mosterhamn)</p> 	<p><b>KLØVER</b> (Lars Gjøran Hatlem, 6928 Kolvgrov)</p> 
<p><b>RØSTHOLMEN</b> (Øystein Øvrebø, 5978 Mjømna)</p> 	<p><b>MÅSSKJÆR</b> (Kystens Perle v/Nils-Birger Ekren, 5357 Fjell)</p> 	<p><b>NEPTUN</b> (Tunold/Voldnes/Blindheimsvik, 6091 Fosnavåg/Ellingsøy)</p> 
<p><b>TEIGASUND</b> (Jacob Høyberg, 6057 Ellingsøy)</p> 	<p><b>TERNEN</b> (Andre Aaby, Røyken, Nesodden kystlag)</p> 	<p><b>NY-TERJE</b> (Georg Johansen, Hareid/Ellingsøy)</p> 



# Bergen 2020

- Arnulf Wibe -

Etter det vellykede «prosjektet» med *samseiling* til Trondheim i 2019, ønsker Norsk motorskøyteklubb å gjenta suksessen i 2020 - etter nogenlunde samme lest.

## **Forbundet Kystens landsstevne avholdes i Bergen/Vågen 16-19. juli.**

Klubben er allerede i gang med å påvirke til at NMSK blir plassert nogenlunde *samlet*. Bl.a. var stevnest leder i dialog med oss under stevnet i Trondheim 2019, der vi kommuniserte vårt ønske. Vi vil hjelpe stevnet med å identifisere «våre» båter. Kommer påmeldingen din tidlig, *øker* sjansene for at du plasseres samlet med NMSK.

Mange av de som deltok i 2019, og enda mange flere (!) har allerede meldt sterk interesse for å delta. Ettersom Bergen ligger midt i norskekystens «smørøye», ser vi at det er fornuftig å organisere oss med to grupperinger - én nordfra og én øst- og sørfra. Seilasen sørfra vil bli koordinert av undertegnede, og vi trenger en *nordfra* som også tar den oppgaven. Den 15/7 vil begge gruppene møtes/samles, antagelig på Askøy utenfor Bergen. Der lager vi oss en egen «Get together-fest» for Norsk Motorskøyteklubb, som vorspiel til stevnet. Det vil bli en *mektig konvoi* vi setter opp derfra og inn til Vågen!

## **Har du lyst til å «henge deg på» en av disse samseilingene med NMSKs medlemsbåter?**

Gi oss gjerne en uforpliktende melding om dette til klubbens epost [post@nmsk.no](mailto:post@nmsk.no).

I Skipperposten og på våre Facebooksider vil vi følge opp saken videre utover vinteren og våren 2020.

**Påmelding** til stevnet må gjøres *individuell* av den enkelte båt på <https://landsstevnet2020.no/>





FORBUNDET  
**KYSTEN**  
LANDSSTEVNE  
BERGEN 16.-19. JULI 2020

Handel og havn i 950 år

Velkommen på Vågen!

Forbundet KYSTEN og Bergen Kystlag Allerede velkommen til Forbundet KYSTENs Landsstevne på Vågen 16.-19. juli 2020! Bergen feirer 950-årsjubileum som av og dette. Vi ønsker å markere på havnen som er grunnlaget for byens fremvekst.

Vi fyller Vågen fra Festningskaaien til Blomstertorget med tradisjons- og veteranbåter fra hele landet. Fra scener blir det god musikk og faglig innslag samt på det avholdes seminar om havnens historie og utvikling samt Bergens rolle som knutepunkt for handel mellom Norge og Europa.



## **Hvor går turen etter stevnet i Bergen?**

- Hva med Trebåtfestivalen i Ulsteinvik 13. – 16. august?
- eller hva med Risør trebåtfestival 6. – 8. august?

## En reise til midten av Sør -Norge:

# Telemarkskanalen

- Ole H Larsen -

Vi skulle på båttur til Holmsbu Fjordhotell 17-18 august i år, for å feire bursdagen til min kjære. Båten la vrangvilja til, så den var bare å glemme (Det viste seg heldigvis at det ikke var noe alvorlig). Men Holmsbu hadde gått konkurs!

Altså måtte det bli plan B – Telemarkskanalen, eller Bandak kanalen som den het da jeg gikk på skolen. Inn på nettet og kjøpe billetter med Henrik Ibsen, en erverdig veteranbåt eid av Dalen Hotell.

Vi dro grytidlig fra Oslo og mønstret på i 10 tiden på Ulefoss - på en fantastisk restaurert Henrik Ibsen. Det er en skute fra 1907, 100 fot lang, 21 fot bred, stikker 8 fot dypt, 200 bruttotonn og er registrert for 100 pasasjerer. Den ble bygd på Eriksbergs verft i Gøteborg og het først DS Styrso. I 1952 ble den originale dampmaskinen erstattet av en B&W Alfa 406 Flo på 360 hk.

Totalrestaurering ble foretatt 2009 /10 i Danmark etter totalhavari på motoren. En maken motor ble funnet i Danmark og båten ble slept dit og motor ble byttet. Det finnes fantastiske videoer på U-tube for dette motorbyttet. Øvrig restaurering ble foretatt ved Fjærholmen verft i Tønsberg, hos båtbygger Geir Rørvik.

Turen ble fantastisk oppover i Telemark, det eneste området med sol i hele Sør-Norge den dagen. Flott natur og imponerende sluser som hadde kostet et års statsbudsjett å bygge.

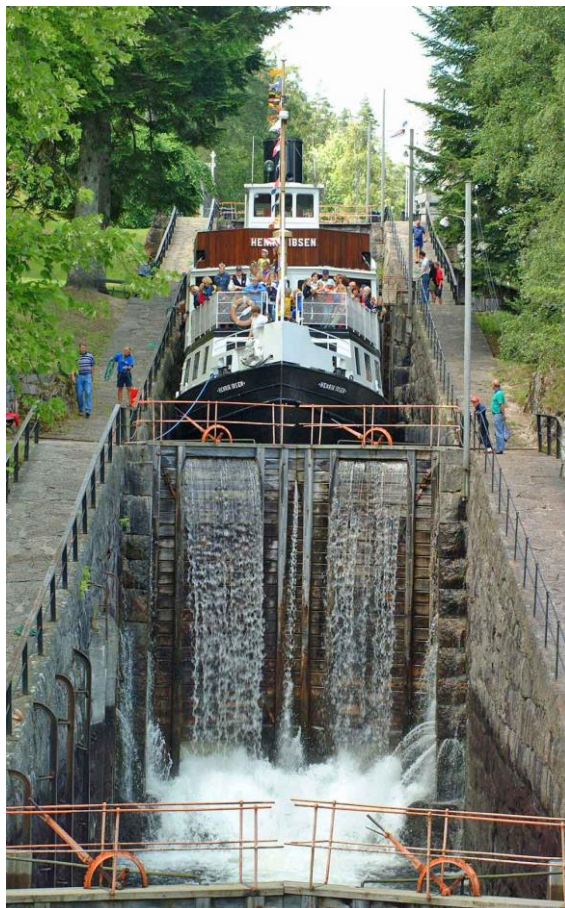
Intensjonen var å finne en raskere vei til Bergen. Nedere del av kanalen sto ferdig i 1861, og øvere del i 1892. Strekningen ble frekventert mye av den europeiske sositeten - som kong Leopold av Belgia ( han som fikk drept 8 millioner i Congo ), keiser Wilhelm av Tyskland o.s.v. Og alle reiste de opp til Dalen Hotell, som i likhet med Henrik Ibsen, er fantastisk restaurert og absolutt verdt et besøk.

Den største overraskelsen var nok restauranten, som overgikk alt jeg har opplevd tidligere. Har prøvd noen Michelin stjerne restauranter på flere kontinenter, men ingen var i nærheten av det Dalen Hotell kunne varte opp med. Kan anbefales på det varmeste.

Telemarkskanalen med alle vannene, består av 8 sluser med til sammen 18 slusekammer, 72 meter høydeforskjell ( fri seilingshøyde 16 meter ) og det er 105 km fra Skien til Dalen. Lystbåter er hjertlig velkomne og slusepasingene er priset etter båtstørrelse, men ligger rundt 3-400 kr pr sluse. Oppfordrer dere til å finne detaljer om dette på nettet.

Som min gamle lærer Bløtekjær - en ivrig skøyteentusiast, sa: *Har man først fått pælemark, er man dømt til en sommer på Telemarkskanalen - det er det eneste som kan drepe faenskapen!*

Jeg vet ikke om det stemmer, men det er verdt et forsøk.



# Med Ferdinand på Skalldyrfestivalen

Thomas N Bjønness -

Skalldyrfestivalen i Mandal har en mangeårig tradisjon, og som de fleste festivaler har de hatt sine opp- og nedturer. De to siste årene har Mandal Trebåt og Motorforening involvert seg sterkt i festivalen, og laget en stor stand med mange trebåter og enda flere motorer. Marnaene putrer og går på kaia, og vekker utrolig mye liv og glede blant forbigående. I år var Norsk Motorskøyteklubb blitt invitert til å ta med semidieselen Ferdinand til Skalldyrfestivalen, og ikke nok med det: festivalen sponset hele transporten.



Antares med mann- og kvinnskap var på tur sørover etter sin 3 mnd'ers seilas t/r Trondheim, og undertegnede var heldig å få låne lugar om bord under festivalens 3 dager. På forhånd hadde Ferdinand blitt hentet i Oslo og fraktet til Mandal og lengtet etter en skikkelig oppstart da festivalen var godt i gang. Jorun fra kutteren Solbris ble også innlosjert på Antares, og til sammen var vi 4 representanter fra NMSK i løpet av festivalen. Nydelig skalldyr- og fiskemat overalt i byen, konserter og yrende gateliv ble ikke dempet av regn som tidvis preget helgen.



Det er flott å se hva ildsjelene i Mandal Trebåt og Motorforening får til med all aktiviteten rundt de gamle Marnaene. De hadde laget til en flott stand, og motorene sveiv til alle døgnets tider. Ferdinand hadde fått kongeplassering midt på området. Over 100 tilskuere stod og ventet på at Ferdinand skulle startes opp, og spenningen var stor: Ville Ferdinand løpe bortetter gaten og dra med seg både boder, publikum og annet? Neida! Ikke var han startet på over et år, men ved første forsøk dunket han taktfast og rolig og oppførte seg bedre enn noen gang. Jubelen var allikevel stor blant tilskuerne som synes dette dieselmansteret var et spennende og unikt tilskudd blant de små bensiner.

Ferdinand fikk dog allikevel leet skikkelig på musklene sine utover kvelden. «Hvor langt kan du skyte bøtta?» lød det plutselig fra en ikke navngitt karakter. «Vel, vi får se da» svarte jeg, primet rikelig på dieselpumpen og gav luft. Ferdinand våknet som et kanonskudd, jentene som gikk forbi i gaten hylte av skrekk, og bøtta fløy 30 meter gjennom luften, over lakris-teltet på andre siden av gaten og dundret inn i veggen på huset bak...som jeg siden ble fortalt var bankens lokaler. Til alt hell traff bøtta veggen mellom 2 vinduer, og heldigvis var banksjefen gått hjem for dagen! Det skal vel innrømmes at fyrbøtteren hadde blitt «primet» litt før oppstart han også...



## Langs norskekysten sommeren 2019:

# Til medlemsvenner på Vestlandet

- Skipper Arnulf med matrosa Anne -

*Antares er på en drøyt tre måneders seilas langs norskekysten t/r Oslo-Trondheim – en litt kortere tur enn fjorårets nordnorgetur. Men opplevelsene er fortsatt «mektige» og fyller sinnet med ydmykhet og glede også i år. Reisebrevene fra vår ferd langs verdens vakreste kyst, med verdens flotteste kystbefolkning, deler jeg stykkevis med Skipperpostens lesere utover vinteren. (Mange flere foto fra turen er også å finne på NMSKs Facebooksider).*

*Mandag 3. juni, fra Jørpeland til Helgøysund, 17 nm*

Nå må skipperskrotten mosjoneres! Jørpeland er blitt et omlastingssted for turister til Prekestolen, men der har jeg vært flere ganger tidligere. Det får være grenser for hvor jeg kan akseptere å gå i kø. NMSK-medlem Erling tipser om godt merkede lokale stier, så i godværet setter jeg tempo oppover langs en elv og videre oppover en bratt kløft. Det er vanskelig å snu når naturen er så vakker som her. På 400 meter over havet finner jeg en fin rundløype og til slutt stolprer meg ned gjennom dalen med en så fantastisk følelse som bare god trim kombinert med naturopplevelse kan gi.

Det blåser friskt i fjorden – rett inn i sida på Antares, så når jeg vil legge fra kai går det dårlig. Hverken akterende eller baug vil ut. Da kommer det heldigvis en (enda) eldre kar ut av en båt og tilbyr hjelp. Og han forstår heldigvis prinsippene med å holde et spring mens jeg ratter og gir gass. Med mye babord propell forover får jeg baugen 60 grader mot kaia, roper til hjelperen om å kaste springet om bord, og med god fart akterover med styrbord propell kommer jeg ut fra kaia før neste kastevind ødelegger operasjonen. Nå bærer det innover Ryfylke til Helgøysund der jeg tidligere år har pleid å få en veldig god dieselpris. Men ikke denne gangen. Daniel har overlatt butikk og havn til datter. Hun sier akkurat det samme som faren alltid gjorde i sin tid. «Vi tjener nesten ingenting på diesel». Men pruting biter ikke på denne dama! Daniel så sine inntjente kroner gjennom stort salgsvolum og lot seg alltid presse når jeg lokket med å fylle halvannen kubikk. Men *hun* gir seg ikke! Jeg fyller bare akkurat det jeg trenger fram til Bergen.

*Tirsdag 4. juni, til Borgøy, 13 nm*

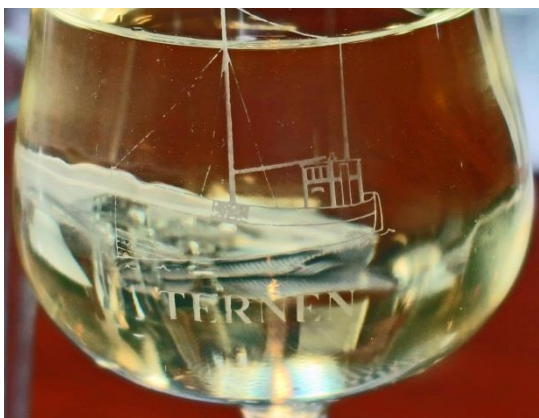
Det blåser fortsatt mye i Rogaland, så jeg velger å gå inn fjorden som ender i Skjoldastraumen - til den lune bukta på Borgøy.«Plassen til Antares», helt inn til veggen på Borgøy sjøhus, er som alltid ledig når jeg kommer så tidlig i båtsesongen. Og Terje Hettervik dukker som alltid opp når jeg er der. Nå har han fått tilbake kontrakten på skyssbåtkjøringen som han hadde i mange år - inntil «blårussen» i fylkeskommunen fikk griller i hodet om at den måtte konkurranseutsettes. Forholdene er selvsagt alt for små for slik tenking. Det endte med at han som vet hva han driver med, fikk kontrakten tilbake etter et år med støy og problemer. Terje følger med på reisebrevene mine, og var ikke overrasket over at jeg kom nå. Men han husker også godt at Antares i fjor var fylt med fire 60 åringer som hadde mye moro og laget mye støy. I dag har vi ro og tid til en særdeles hyggelig prat på brygga og nede i maskinrommet på skyssbåten Rotvær. Den har også Detroit-maskiner, som Antares, men enda større.

Dagens mosjonstur gikk rett opp den bratte skrenten til Borgøynuten, 300 moh. Der kan jeg skue over mye av Rogaland! Varmen stiger, og jeg merker at flotten er i vigør. Når jeg er kommet om bord og ser én av dem kryper fra armen min og ut på mobiltelefonen, må jeg ta affære. Men følelsen av at det kryper noe på hele kroppen er der resten av dagen.

*Onsdag 5. juni, til Skudeneshavn, 21 nm*

I dag er det meldt sterk kuling i traktene Karmøy, og det vil jeg *ikke* uti. Derfor veldig tidlig avreise. Når kulingen slipper ut av sekken, er Antares godt fortøyd inne i den skjermede og vakre gjestehavna i Skudeneshavn. Byen er akkurat like «dau» som den pleier. Ingen båter i gjestehavna og nesten ingen mennesker eller trafikk i gatene. I den eldste og vakreste delen av byen, vandrer noen små





turisgrupper. De har som vanlig én bjellesau med høyt hevet skilt foran, men tausheten råder. De ensartede proppene i turistørene sier sitt. Vel....jeg har nå mine planer, og det er å treffe Knut Jørgen og kånå Randi! Jeg blir hentet med bil og kjørt direkte ned i havna på Sandve. Der er det vakkert og med mange autentiske, men restaurerte sjøhus rundt havna. Den ble en gang utspadd for hånd! Og her ligger selvsagt Knut Jørgens klenodie, skøyta Ternen. Familiefiskeskøyta har han de siste 10 år totalrenovert. Den framstår utrolig vakker. Nogva-motoren 25-35 hk er en relativt liten semidiesel, og den ser og høres ut som nesten ny. Det blir både øl og ankerdram i det vakkert innredde rommet ombord. Så kommer Randi og «henter oss» til fiskesuppa. Den serveres 100 meter oppi bakken, i huset med *den* utsikten! Vel...kvelden ble både kulinarisk og med utrolig hyggelige samtaler. Knut Jørgen har levd det meste av sitt liv på sjøen, mest som fisker, men er også veldig kunnskapsrik og interessert i gamle skøyter.

*Torsdag 6. juni, til Austerøya ved Kårstø, 12 nm*

Dette er dagen til Tor! Han fyker over himmelen med hammer i hånd. Det lyner, tordner og kommer enorme mengder vann fra oven – men også noen timer med sol og sterk varme. Uthavna med

en god flytekai har jeg funnet i Havneguiden. Det er vakkert og stille her. Mellom bygene og kastevindene slipper sola til på skipperns blekfeite legeme – fram til seilbåten Windfall med skipper Geir siger inn mot brygga. Jeg rekker akkurat å dekke til edle deler når motoren hans ruses og båten forsvinner nitti grader ut fra brygga i en voldsom kastevind. Det tar tid å hale den inn, men det holder med én tamp bare man er tålmodig (akterspring var ukjent begrep). Hadde tenkt en «hvit dag» aleine om bord, men jammen er dette hyggelige folk, og de byr på dram! Vel...jeg er nogenlunde måteholden og kommer meg i køya slik at Matrosa i morgen ikke skal kunne klage på en skipper «som ofte er sliten», når hun har reist langt og er klar for fest.

*Fredag 7. juni, til Haugesund, og Utsira, 13 og 14 nm*



Det urolige været fra i går har lagt seg. Det er kaldt, men sola skinner. Anne tar i mot tampene på kaia i Smedasundet. Et kjærlig gjensyn før vi raskt kaster loss, for endelig ser vi muligheten til å komme oss ut til Utsira! Værmeldingen for de neste 22 timene er bra – lite vind og lite gammel-sjø. Viktig, for Utsira er ganske langt ute i havet i et «urolog» område. Dog merker vi godt rester av partyet som foregikk på fandens dansegulv i går, og strømmen er 2 knop rett i mot. Etter to timer fra Haugesund er vi inne i Sørvågen. Sååå vakkert! Det er godt med kaiplasser for vi er

tidlig ute. Lydtester inne fra et stort telt innafor moloen indikerer at vi har havnet riktig. Det er «Utsiradagene»! Når vi sitter i sofaen i sola på fordekket og nyter mat og drikke, erkjenner vi at det er akkurat DETTE som er toppen av kranssekaka med båtferie på norskekysten! Det er bare 14 grader, men vi sitter i shorts og tskjorte og nyter stillhet, lyden av noen båter som er på vei inn gjennom moloen og den stadig økende lyden av Mark Knopflers musikk i Antares høytalere. Og så godt som øl og hvitvin smaker nå! Knut Jørgen og kånå Randi har også meldt sin ankomst. Dette blir stas! Skøyta Ternen «dunker» inn sundet. Nogva semidiesel lyder som den vakreste musikk, og når skipper Knut Jørgen bakker opp med fullt pådrag ved siden av skøyta Vito (som vi selvsagt forsøker å verve til NMSK), smeller det så kraftig i eksosrøret at måkene flakser ut av reirene sine. Vi koser oss i båtene med ankerdram mm. Ternen har medbrakt flere kilo med krepssom Knut Jørgen har «hentet» langt ute i havet. Vi fråtser og nyter til langt på natt!

*Lørdag 8. juni (pinseften), til Mosterhamn, 30 nm*

Avreise så tidlig at vi får flatt vann inn fra havet og over Sletta. Det regner, men i Mosterhamn blir vi varmt mottatt. Her observerer vi straks medlemsbåtene *Skirnir* og *Havøy* som er relativt nye medlemmer i Norsk motorskøyteklubb. Vi gleder oss til å bli kjent med de mannskapene! Mosterspelet foregår inne i det

fantastiske amfiet i Mosterhamn - stort og mektig på alle måter. Scenen er i et gammelt marmorbrudd. Det er nesten fylt med 1300 tilskuere. Det er stort å oppleve norsk vikinghistorie med helproff regi og mange lokale skuespillere!

*Søndag 9. juni, til Bjølløvågen på Borgundøya (Bømlafjord), 11 nm*

I dag regner det i bøltevis, men vi rekker en tur i skodde og blest opp på «veten» - steinkorset på toppen i Mosterhamn, som synes for alle som seiler i leia fra øst, nord og vest. Og vi var innom Norges eldste steinkirke, som ligger rett under korset.

Omtrent samtidig med skøytene Christine og *Skirnir* (nyinmeldt NMSK) og deres hyggelige og kystkulturelt aktive mannskap, kaster vi loss og tøffer ut i skodde og regn på Bømlafjorden – i hver vår retning. Vi ønsker å tilbringe «drittværsdagen» i en uthavn, og tøffer innover mot Skånevikfjorden, til Bjølløvågen. Her kaster vi anker i en perle av en fredelig og godt beskyttet bukt. Om det er vakkert her får vi se når skodda letter og sola har meldt sin ankomst i morgen.

*Mandag 10. juni, til Fjelbergsund på Borgundøya, 4 nm*

Været har lettet, men vi opplever både sol og bygevær i dag. Den lille gjestehavna i Fjelbergsund er en idyll som vi aldri har besøkt tidligere. Flytekaia er ikke veldig lang, og det mangler et par meter der Antares kan legge til. Et hollandske par på en katamaran, har stor forståelse for problemet. Uten vår forespørsel, går de raskt i gang med å forhale «plassfrikke båter», og vi smetter inn med centimeters margin. Her på brygga er det virkelig mange hyggelige og imøtekommende mennesker! Etter hvert forstår jeg at de vet noe om oss. Når tre mann bruker tid på å finstudere Antares skrog, tilbyr jeg dem en malerpensel. Med litt latter avslører de at båten umiddelbart ble gjenkjent da vi kom. Det står en fem siders artikkel om oss i magasinet «Båtens Verden» som kom i handelen rett før pinsehelgen! På øya som bare har 69 innbyggere, og nylig nedlagt barneskole, klarer de å drive matbutikk! Sønnen til gammel-kjøpmann Nils har nylig overtatt driften, og han er både kreativ og dyktig, forteller ...Nils. Han er *svært* meddelsom når han framsnakker lokalsamfunnet. Imidlertid begynner han også å rakke ned på politikk - om ferger, bil og veiavgifter. Med min litt større insikt i slike saker, ønsker jeg da å runde av. Men når han røper at sønnen hans er helt *uenig* i hans egne sterke framskrittspartistandpunkt, sier jeg meg enig med sønnen...og vi runder av med å enes om at gamle, vakre båter må tas vare på!

Skippern går topptur til Borgundøynuten 462 moh. Er eplekjekk på turen opp, til jeg etter en drøy halvtime tror at toppen er nådd, men den gang ei. Det er fortsatt 200 høydemeter igjen når jeg er på framspringet som er synlig fra havna. De første ti minuttene på den *virkelige* toppen bruker jeg til å fokusere synet i en tåke av svette og høy puls. Da klarer jeg endelig å se hvor vakkert det er; nordover mot Bergen, nordøstover innover i Hardanger, sørøstover inn Skånevikfjorden og vestover helt til Utsira dit vi kom fra!

*Tirsdag 11. juni, til Rosendal, 21 nm*

I dag er det sol og ingen regnbyger i sikte. Morgeninspeksjonen av motorene viser en økende lekkasje fra oljefilteret på babord gear. Jeg har sett litt drypp noen dager, men nå bestemmer jeg meg for at tiltak må iverksettes i neste havn, men ....i morgo i morgo - ikkje i dag. En brennheit motor er nemlig *ikke* like tiltrekkende som en tilsvarende kvinne! Dagen går fra kjølig morgen til god oppvarming etterhvert. Rosendal er et stykke inn i Hardangerfjorden og her er det enda varmere. Vi får øye på plattgatteren Lady Bowmore fra Stavanger. Det er kjentfolk! Utpå ettermiddagen kommer Bengt og Turi utover brygga mot oss, i kjent stil – hoiende og veivende med armene. Et veldig hyggelig gjensyn etter flere gangers treff på Hardanger trebåtfestival. De har gått en krevende topptur og brukt hele dagen. Sprekinger! Imidlertid har de også krefter til en hyggelig avrunding av dagen med ankerdram avec på Antares akterdekk.

*Onsdag 12. juni, til Sundal, 14 nm*

Skippern prøver seg på topptur i dag igjen – i Rosendalsfjella. Malmangersnuten 888 moh. er målet. Oppstigningen inne fra dalbunnen er bratt og krevende, og på deler av den er det strukket tau. Oppe på fjellryggen ut mot toppen sier kroppen stopp. Svimmel og med smertefullt kne, får det være nok å ha steget til 750 moh. Jeg får en medfølelse, men tankevekkende trøst fra mine yngre søsken på sms. De minner



meg på at jeg ikke er 40. Vel nede fyres motorer og vi kaster loss og setter kurs mot Sundal og Bondhusbreen. Lady Bowmore med Turi og Bengt har allerede kjørt inn Maurangerfjorden og er godt fortøyd på den gamle, slitte rutebåtkaia i Sundal når vi legger til. Her tok Gausvik'ene imot hardangerruta som hver dag gikk fra Bergen kl 16 og ble ekspedert kl 0100 – året rundt. I 1970 fikk stedet sin første veiforbindelse (til Rosendal), og i 2001 ble veien videreført gjennom den 11 km lange Folgefonntunnelen til Odda. Da var kystruta for lengst nedlagt, og Gitle Gausvik som drev landhandel og kai måtte etter hvert kaste inn håndkleet. Jeg var her med båt for første gang i 2006, og husker at Gitle var pessimist med tanke på sitt samvirke. Året etter la han ned butikken, og familiestedet som hadde hatt hotell og gjestgiveri med tyske og engelske cruisepassasjerer siden 1889, gikk i dvale. Mest kjent fra dette utrolig vakre stedets historie, er Keiser Wilhelms årlige anløp med sitt staselige skip og turene deres opp til Bondhusbreen/Folgefonna.

Men....sist vinter har det unge paret Harald og Caroline kjøpt gamle Sundal gjestgiveri! Det er døpt det «Hardanger Fjord Lodge» og de har brukt hele vinteren og våren på å pusse opp. Det historiske og ærverdige bygget framstår nå praktfullt! Vi har gode samtaler med de nye eierne, og får oss en deilig fatøl i sol og varme. Slik er det ofte her langt inne i fjorden! Vi får også en god samtale med Gitle, som jeg ofte har truffet de ca 10 gangene jeg har vært her med båt. Hver gang får jeg pumpet han for mer og mer spennende historie fra tiden familien hans satte sitt preg på stedet. I kveld er det Lady Bowmore som byr på ankerdram. Vi enes om at de mange nye spennende gin-sorter er veldig godt egnet til formålet.

### Torsdag 13. juni, i Sundal

I dag er det også godt turvær. Vi går opp til det vakre og kjente billedmotivet av Bondhusbreen fra enden av Bondhusvatnet. Vi møter mange flere turister enn jeg noen gang har opplevd så tidlig på sommeren. En kar fra



Statens naturoppsyn stanser og vi får en lang og interessant prat. Han kommer fra en tur inne- og oppe i nasjonalparken og har mye artig å fortelle – både om turister som er totalt fremmed for hva de møter i norsk natur, og om sine erfaringer som fruktbonde i Hardanger. Anne må ikke overbelaste sitt operasjonsklare kne og snur, mens skipperen går opp mot den ene siden av brettunga – et av de vakreste naturområdene jeg vet om! Mye snø igjen i fjellet og på breen, gir svært stor vannføring og ikke bare enkelt å passere åpne bekker og elver. Alltid spennende å teste spensten, fra stein til stein. Jeg merker at potensialet for å havne i elva, øker fra år til år - og kilo til kilo.

Fatølet smaker godt hos Harald og Caroline i dag også! Etter hvert kommer Bengt og Turi ned fra en krevende tur opp keiserstien og til DNT hytta Breidablikk 1300 moh. De er også tørste, så da blir det enda en, da!

### Fredag 14. juni, til Norheimsund, 14 nm

HARDANGER TREBÅTFESTIVAL, here we come! Sol og varme møter oss på flere måter når vi loses inn på plassen i gjestehavna. Arrangørene er dyktige her inne i fjorden hvor trebåttradisjonene holdes i hevd sterkere enn de aller fleste steder. Som vanlig dytter de Antares inn på en plass som jeg aldri ville valgt hvis



jeg var uten hjelp. Elveutløpet bruser og fossestrykene er nær, men det går bra denne gangen også. Så er det tid for å hilse på alle gode båtvenner som vi har truffet tidligere år, og mange flere som vi blir kjent med i dag. Alltid hjertelig å møtes slik. Og slik går kvelden – lystige besøk i mange båter, og mange besøkende til Antares.

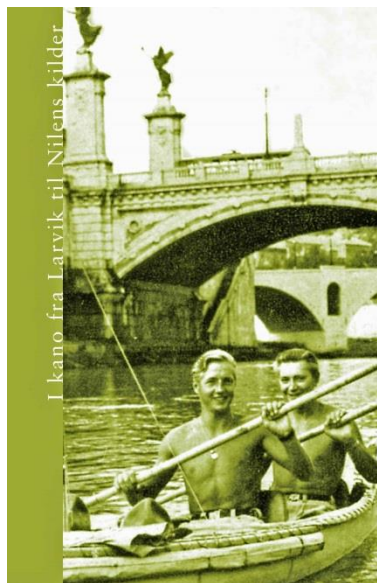


Ankerdram står hele tiden på lur, klar til nedskylling ved første og beste påskudd.

# Maritim litteratur

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

*Flyt Forlag drives av entusiastiske Anne Nygren, som også er en «motor» i Kystlaget Viken. Og blant de over 70 utgivelsene fra Flyt Forlag blir du kanskje nysgjerrig på å lese disse?*

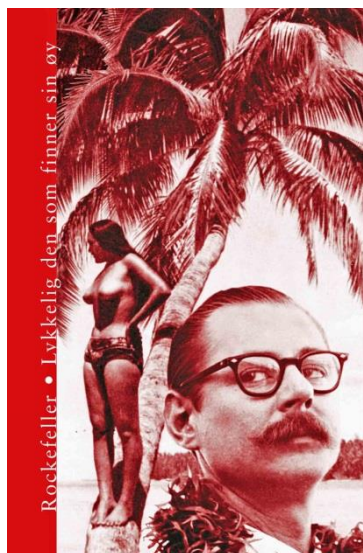


## **I kano fra Larvik til Nilens kilder**, forfatter: Reidar Teigen

Året er 1952, vi er et godt stykke ut på vinteren, da to kjeffe speidergutter – «roverspeidere» må vite – legger ut i sin kano «Viking». Et år skal de padle og seile, og målet er Nilens kilder. Kanoen er av lerret og nesten et kvart århundre gammel, guttene litt yngre.

Først må de krysse fjorden. De peiler seg mot Søster-øyene før tåka legger seg og da de ankommer Struten fyr ligger det allerede et tykt snødrev i luften. Langs svenskekysten må råken bankes åpen hver morgen før våre kjeffe karer kan legge av sted. I Italia «flotter de seg» med en flaske brus hver, får audiens hos paven før kanoen blir rundstjålet og hele 11 politimenn «tar seg av saken». I Afrika er våre to helter de store attraksjonene, ikke bare er de hvite, men de kommer padlende i et underlig fartøy.

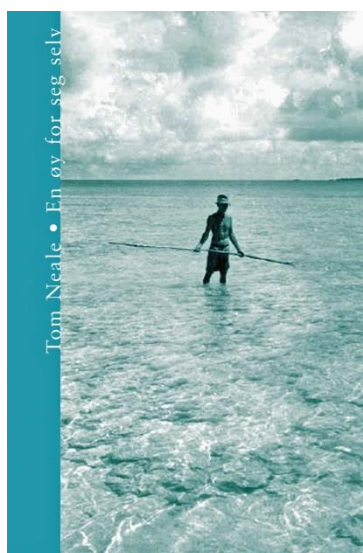
Et og et halvt år bruker Reidar og Odd på sin fantastiske ekspedisjon før de, sammen med kanoen, mønstrer på «Frierfjord» med kurs for Norge. En helt fantastisk beretning om en helt annerledes seilas.



## **Lykkelig den som finner sin øy**, forfatter: James S. Rockefeller Jr.

I noen år etter krigen seilte James S. Rockefeller Jr. rundt i en verden som ennå ikke kostet stort, der en sol man ble brun og ikke brent av skinte dagen lang og nattens stjerner hang opp ned, der man plukket himmelsk velsmakende mat rett fra overdådige trær, der menneskene var frie og glade. Stillehavets havner var gjestfrie inntil det mistenkelige, havnemyndighetene tok det piano og alt til sin tid.

Ved reisens slutt befinner den reisende seg på hurtigruten, på vei til Finnmark. Jordan er rund, kan han konstatere og han har en jobb å gjøre. Dessuten har han truffet en kvinne, ingen hvemsomhelst kvinne heller. Som ham har også hun vært i Polynesia. Hun har ikke bare vært der. Liv, som hun heter, har levd et år på Fatu Hiva sammen med sin første mann, Thor Heyerdahl. Hun, Liv, er den fødte hjemstavn for en mann som har fartet storsirkelen rundt i bedagelig lystseilas etter en øy å ankre opp ved.



## **En øy for seg selv**, forfatter: Tom Neale

Drømmen om en øde øy, drømmen om å bosette seg og leve i solskinn under palmene. Fiske og spise kokosnøtter... Tom Neale gjorde drømmen til virkelighet og ble boende i sitt paradisi i årevis. I denne boken beskriver han sitt ukuelige arbeid for å oppnå drømmen, hvordan det er å leve på en øde øy og kampen for å komme tilbake etter å ha vært nødt til å forlate sitt paradisi. For det var nettopp paradisi Tom fant – han elsket den daglige rutinen, han elsket å bygge opp hagen og dyrke jorda. Ikke minst – han elsket å være alene. Boken viser en verden du kunne finne helt fram til 60-tallet og kanskje finner du den enda? Det er heldigvis lov å drømme!

Boken gir også nærmest en oppskrift på hva du må ha med deg og hvordan du skal klare deg – også om paradiset blir rammet av en orkan som kan utradere alt på øya. En fantastisk fortelling om en helt spesiell mann – denne gangen er det lite seiling involvert, men hvem bryr seg vel om det?



# Skipskost

- fra Moss sjømannsforening -

For sjøfolk er kosten ombord veldig viktig, er kosten dårlig blir miljøet ombord dårlig. *Kronjuvelen* for de fleste sjøfolk må være Saltkjøtt og erter. Det finnes like mange varianter som det finnes stuerter. Når det blir servert øl eller linjeakevitt ved siden av - hva mer kan en sjømann ønske seg. (Ved siden av saltkjøtt, kommer kokt torsk med lever og rogn som en god nummer to).

Oppskrift for 10 personer:

## **SALTKJØTT OG ERTER (erter, kjøtt og flesk)**

*Kok saltkjøtt og flesk sammen med ertene.*

*4,5 kg. salt kjøtt og 1,5 kg. flesk.*

*Når kjøttet og flesket er mørt, tas dette opp av ertene og ertesuppen kan lages ferdig.*

### **Ertesuppe.**

*1 kg. erter*

*1 stor løk*

*1 kvast timian tørket kan også brukes)*

*4 store gulrøtter*

*ca. 7 liter vann*

*Husk å legg ertene i vann natten over, ertene kokes i vannet de har ligget i.*



Og som Jøkke i Pondus ville ha sagt:

*Til denne retten passer det best med en kald øl !*



Alternativ til hjemmelaget:



Eller ....dagens tilbud på Coop:



NMSK historie 1975-76:

# Stiftelsen av Norsk Motorskøyteklubb

- input fra Håkon Seip og diverse Skipperposter (<https://nmsk.no/skipperposten/>) -

Ideen om å stifte en forening for større, tidligere bruksfartøy, dukket opp sommeren 1975. I en badebukt nord for Havstensund i Sverige lå Nicoline, Bris, Olderøy, Havlys, Neco og Magedutti. På kvelden 12.juli 1975, om bord i Neco, ble «Skøyteeiernes Forening» stiftet.

Dette ledet videre til generalforsamling og opprettelsen av Norsk Motorskøyteklubb 1. april 1976.

Tilstede på generalforsamlingen var hele 21 skøyteeiere. Man ble enige om navnet «Norsk Motorskøyte Klubb» og klubbens vedtekter ble vedtatt.

«For å bli medlem må båten være en dekket trebåt over 35 fot med motor som hovedfremdriftsmiddel. Klubben skal arbeide for bedre havnemuligheter for disse litt større lystbåter og hjelpe hverandre med gjestehavner. Videre opplyse om gode slipper for reparasjoner og vedlikehold, samarbeide ved innkjøpe av maling og utstyr, opplegg av fellesturer, og felles intern bølgelengde for radiotelefon.»

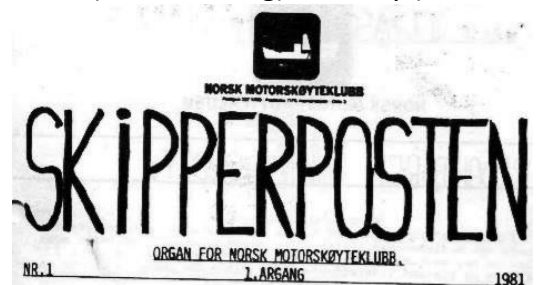
Følgende ble valgt til styre: Formann Reidar A. Berg (Neco), viseformann Dick Bretteville (Havlys), sekretær Bjarne Grorud (Kathinka), kasserer Kai Andersen (Magedutti) og styremedlem Bengt Wilson (Inki).



Dette bildet er fra samlingen i Hafstensund sommeren 1975.

Båtene er fra venstre: Nicoline (Ola Ulsteen), Havlys (Dick Bretteville), Neco (Reidar A Berg), Olderøy (Håkon Seip), Bris ( Øivind Stensrud ) og Magedutti (Kai Andersen).

Skipperpostens redaktør retter en takk til Håkon Seip, som har sendt bildet, og skriver til oss: «Det er veldig hyggelig for oss som var med og stiftet klubben å se at den blomstrer nå».



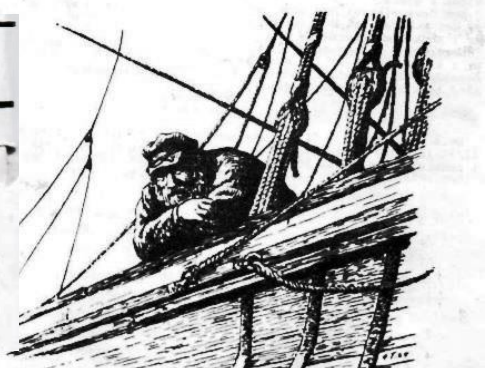
Alder ingen hindring:

Første redaktør av Skipperposten var 17 år!

REDAKTØREN HAR ORDET:

Kjære klubbmedlemmer.

I det dere sitter med det første eksemplaret av motorskøyte klubbens nye medlemsorgan, tillater jeg meg å si et par ord. Først noen ord om meg selv. Mitt navn er Espen Wold, jeg er 17 år og går i 1. klasse på Grefsen videregående skole i Oslo. Om sommeren er jeg mannskap ombord på Madam Oline. Ellers er jeg medlem av Oslo KFUM's sjøkorps, og jeg interesserer meg for båter og alt annet som har med sjøen å gjøre.



# «Ljugekrakken» til årets båtforening

- Båtmagasinet i 1990 v Anne Marit Klokk -

Jubelen sto i taket og overraskelsens herlige fryd preget fjesene på medlemmer av Norsk Motorskøyteklubb da de før jul fikk Båtmagasinet's høythengende pris "Årets Båtforening".



De var samlet til årets siste hyggemøte ombord i klubbhuset "Lektern" ytterst på brygga i Bestumkilen da **Ljugekrakken** ble båret inn. Det var Ingvar Johnsen, Båtmagasinet's sjefredaktør som overrakte prisen, som er en Ljugekrakk den utvalgte båtforening skal ha på et velvalgt sted. Selv Sildakongen personlig, Mørck, som var tilstede og raust spanderte velsmakende sild og ord til sildens pris, ble stum et øyeblikk da krakken ble prøvesittet og løftet høyt i været i begeistring.

Ljugekrakken har fått sin plass inne i "Lektern" til snøen tiner, sola begynner å varme og medlemmene i denne landsomfattende foreningen omgir seg med velduftende pussesaker og godlåt fra dunkende diesler på jakt etter vårformen.

## Landsomfattende

Juryen, som før jul hvert år vurderer de alternative forslag til "Årets Båtforening", ga følgende stikkord i sin begrunnelse for at nettopp Norsk Motorskøyteklubb fikk prisen for 1990: NMSK er en landsomfattende forening med ca 150 medlemmer spredd over det ganske land. Det er båtene som er medlemmer, ikke eierne eller andre personer. Båtene skal være eldre bruksfartøyer, helst tildekte trebåter over 35 fot. Man er ikke så prinsippfast på disse kravene. Det finnes stålbåter og minde båter som er med i denne ærverdige forening.

## Fartøyvern

Båteiernes innsats i fartøyvern og kystkultur er en tungtveiende årsak til utnevnelsen. Et eksempel er restaureringen av kutteren "Norisen" for Norsk Sjøfartsmuseum. Uten foreningens omfattende dugnadsinnsats hadde nok denne fine representanten for mellomgenerasjonen av norske fiskefartøyer ligget på havets bunn. Nå står hun, riktignok bare halvparten, men meget presentabel i båthallen på museet.

## Semidieslen "Ferdinand"

Båteiernes mange "særpregede" ideer og påfunn. Som å ta vare på og få liv i gamle "Ferdinand", en ensylindret semidiesel som sto i en skøyte hvis eier døde brått. Da han var død, ville ikke "Ferdinand" heller og båtens nye eier kjøpte ny motor. "Ferdinand" ble donert til klubben. Og med tålmodig overtalelse og inspirerende samarbeid har "Ferdinand" våknet til liv, og det så det høres lang lei. Han skal stå på et passende sted på brygga som et vakkert og verdig monument og startes opp bare ved spesielt høytidelige og festlige anledninger. Han skal også få bli med på stevner og arrangementer.

## Lektern

Lektern er det siste tilskuddet av spesiell interesse. En av klubbens mest aktive kjøpte et gammelt styrhus på 42 tonn på et verft nede i Vestfold. Han ville ha det som en toppetasje på kontorbygget sitt på Drammensveien. Her skulle han innrede sitt nye kontor på 10 x 7 m, med god utsikt over Bestumkilen og de mange vakre eldre båter som klubben har liggende der. Da drømmen sprakk, ga han dette monster av et styrhus bort til klubben, som takket ja. Med mye styr ble styrhuset triumferende slept inn fjorden på en gammel billig anskaffet lekter under en begeistret eskorte. Nå ligger lektern med styrhuset på der ute ved brygga, grassat moret med tonnevis av bly, nyoppusset og hyggelig med varme og møbler og maritimt utstyr. Nå også med Båtmagasinet's Ljugekrakk så lenge vinteren varer. Bjørn Haavind, formann i klubben synes alle sosiale arrangementer og spesielle ideer og tiltak er helt topp. Men som han sier, -Vår aller viktigste oppgave er fartøyvernet. Hadde det ikke vært for klubben, hadde mange av båtene våre vært kondemnert!



# 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 terpentin
- 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](http://www.hovedsmann.no)

**Høvedsmann**

Brakstadvegen 213 7856 Jea

+47 74286200

| [post@segloffet.no](mailto:post@segloffet.no)

# NMSK profilering

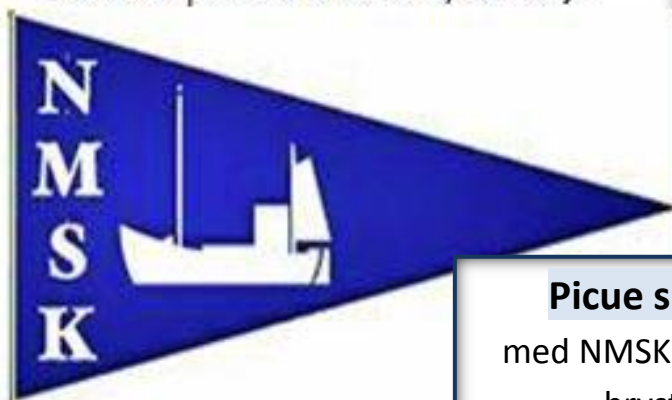
Styret erfarer at vår reetablerte hjemmeside <http://nmsk.no/> med bl.a arkivene «*Fartøysregister*» og «*Skipperposten*» er viktige aktivum i rekrutteringen av nye medlemmer. Det er også våre medlemseffekter <https://nmsk.no/medlemseffekter/>. Effektene som vises under kan bestilles gjennom [post@nmsk.no](mailto:post@nmsk.no) 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. Betalingsmåte avtales ifm. bestillingen.

## Vimpler

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

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



## Luemerke

20x20 mm

Passer til skipperlua

Pris: kr 50,-



## Picue skjorte

med NMSK merke på  
brystet.

Størrelser M, L, og XL

Pris: kr 200,-



## Fleecejakke

med NMSK logo brodert på  
brystet.

Str M, L, XL og XXL

Pris kr 450,-



**NMSK  
båtplakett**  
(Tilsendes  
alle nye  
båtmed-  
lemmer når  
kontigenten  
er betalt.  
Regn med  
litt leve-  
ringstid).



## 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.

Dette er den nye fleeejakka som vi anskaffet i 2019.

Den er relativt kroppsformet, passe fyldig fleecce og har ytre lommer med glidelås samt innerlommer.

# Navigasjon

- utdrag fra kystverket.no -

Fra 2017 har Kystverket testet ut grunnlaget for en mobilapp som skal gjøre farvann enklere å ferdes i. Den skal fungere som navigasjonsstøtte under ferdsel til sjøs.

Kysten er ikke noe asfaltert landevei. Det du ser, er ikke nødvendigvis det du får. At den som er båtfører har god kunnskap og sunt båtvet er viktig, sier seniorrådgiver i Kystverket. Kartene om bord må være oppdaterte og brukes nøye. Gode holdninger og dømmekraft på sjøen får vi ikke gjort noe med i dette arbeidet, men god navigasjonsstøtte vil kunne bidra til at båtførerne gjør tryggere valg.

Kartverket har gjennomført tester med laser dybdemålinger fra fly, og nå vurderes det å gjennomføre dette for alle norske kystområder i tidsrommet frem til 2022. Men dataene må prosesseres for å kunne komme til nytte. Dette ønsker Kystverket å bidra til. Vi finansierer nå et prosjekt der dybde data for kystnære områder blir bearbejdet og kan bli presentert i et brukervennlig grensesnitt i en mobilapp.

- Når den er ferdig utviklet, vil brukerne gjenkjenne mye av det som gjelder for navigasjonssystemer for bil, forklarer Langemyr.

## Ny og nyttig funksjonalitet

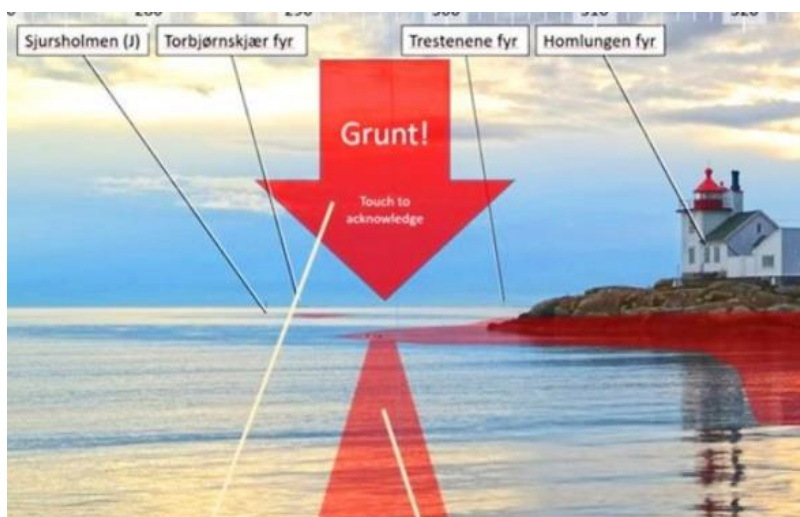
Snart kan det småbåtføreren ser på skjermen bli et mye bedre sammensatt bilde av hvilke farer og begrensninger han/hun må ta hensyn til – såkalt «augmented reality» (AR). App-utviklingen utgjør del av digitaliseringsarbeidet til Kartverket og Kystverket. Målet er å gjøre offentlig informasjon mer tilgjengelig for allmennheten. Bearbejdingen av rådataene fra Kartverket gir en detaljeringsgrad som til nå ikke har vært tilgjengelig for folk flest.

På mobil eller nettbrett med app installert, kan mobilkamera vise båtføreren dybdeinformasjon, sjømerker og kraftlinjer, utfra hvilke dybde- og høydebegrensninger båten har. Appen vil kunne registrere fart og retning på fartøyet har, og dermed gi lydvarsel i forkant av farer. Slik kan verktøyet være med på å forebygge uhell og ulykker.

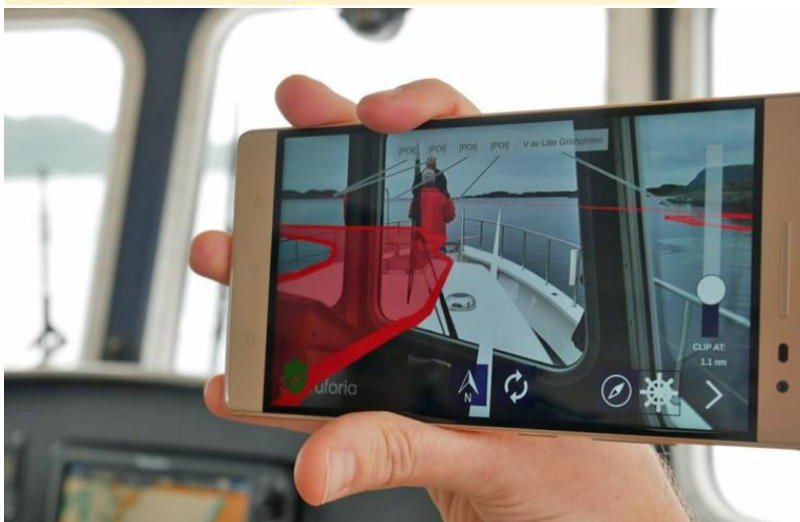
Arbeidet som nå gjøres legger til rette for at kommersielle aktører kan lage en app som kan tydeliggjøre navigasjonsinformasjonen for fritidsbåtførere - En applikasjon som kan virke i bakgrunden på en vanlig mobiltelefon utan at man trenger å kunne navigere med sjøkart. (Undersøkelse gjort av Gjensidige viser at 4 av 10 ikke kan lese sjøkart!)

## Hva er neste skritt?

Å få kommersielle aktører til å bruke kartdataene som vi nå jobber med å gjøre tilgjengelig til en brukervennlig mobilapp. Kystverket vil garantere at disse dataene vil være tilgjengelige.



Alarm (blinkende ikon, lyd, rød fartvektor): Grunnstøting om 30 sek. Lyd og blinkende ikon forsvinner når bruker bekrefter. Alarmen bekreftes gjennom å trykke på alarmsymbolet, eller gjennom å trykke på knappen som tar av ringesignal.



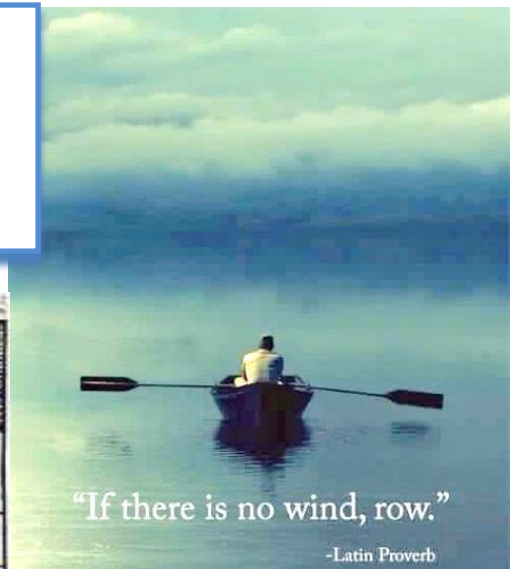
**PS:** Skipperposten har dessverre ikke klart å finne status i utviklingen pr november 2019, men håper at prosjektet har en god utvikling.

# Nest sist

Viktige nyheter på hjemmesiden [nmsk.no](http://nmsk.no) vil også speiles på klubbens 3 Facebook sider (NMSK hovedside, Vestlandet og Nordvestlandet)

## Mange båtskader om vinteren

Omtrent hver femte skade skjer i månedene desember, januar og februar, forteller Gjensidiges tall.



-En gammel ulk og hans papegøye var i en gummibåt etter en dramatisk flukt fra en brennede båt. Da ulken rotet gjennom nødrasjonene, snublet han over en gammel lampe. Håpefull begynte han å gni kraftig på lampen i håp om at det skulle dukke opp en ånd. Til stor overraskelse for de skipbrudne kom en ånd til syne. Denne spesielle ånden hadde imidlertid bare ett ønske å tilby, ikke de vanlige tre. Uten å tenke seg om utbrøt ulken: "Gjør hele havet om til rum!" Ånden klappet i hendene med et øredøvende brak, og umiddelbart ble hele havet forvandlet til den fineste rum. Samtidig forsvant ånden. Bare den milde lappingen av rum mot skroget brøt stillheten. Etter langt om lenge snudde papegøyen seg til ulken og sa: "Du har gjort det helt store denne gangen, nå blir vi nødt til å pisse i båten!"

Hørt om venninnegjengen som møttes hvert 10. år?  
Da de var 40, fant de ut at de skulle gå på Grand, for bartenderen hadde så fin rumpe.  
Da de var 50 ville de gå på Grand, for der hadde de så god vin.  
Da de var 60 gikk de på Grand, for der spilte de ikke så høy musikk.  
Da de var 70 gikk de på Grand, for der hadde de så variert meny.  
Da de var 80 gikk de også på Grand, for der hadde de heis og det var lett å ta seg fram med rullator.  
Da de var 90 tenkte de vel og lenge på hvor de skulle gå.  
De ble enige om å gå på Grand, for der hadde de ikke vært før... ;-)

Da er den nye båtmotoren ankommet!



# MEDLEMSAKTIVITETER

- 7. mars 2020 NMSK årsmøte og årsfest i Skur 28 i Oslo Kystkultursenter
- 8 – 10 eller 22-24. mai NMSK Vårsamling på Østlandet (tentativt tidspkt)
- 5 – 7. juni Hurum trebåtfestival på Sætre
- 6. juni Torgdagen i Bergen
- 14 – 16. juni Hardanger trebåtfestival i Norheimsund
- 2 – 5. juli Skudefestivalen i Skudeneshavn
- 13 – 16. juli NMSK samseilinger både fra *nord* og *sør* mot Bergen
- 16 – 19. juli Forbundet Kystens landsstevne i Bergen
- 6 – 8. august Risør trebåtfestival
- 13 – 16. august Ulsteinvik trebåtfestival

## STYRE OG STELL

### NMSK styre 2019-2020:

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



Jorun



Herman



Ottar



Eivind



Ole



Arnulf



Thomas



«Take off»med Havsule utenfor Stad



**NORSK MOTORSKØYTEKLUBB**

Drammensveien 208, 0277 Oslo

Hjemmeside: <http://nmsk.no> e-post: [post@nmsk.no](mailto:post@nmsk.no)