

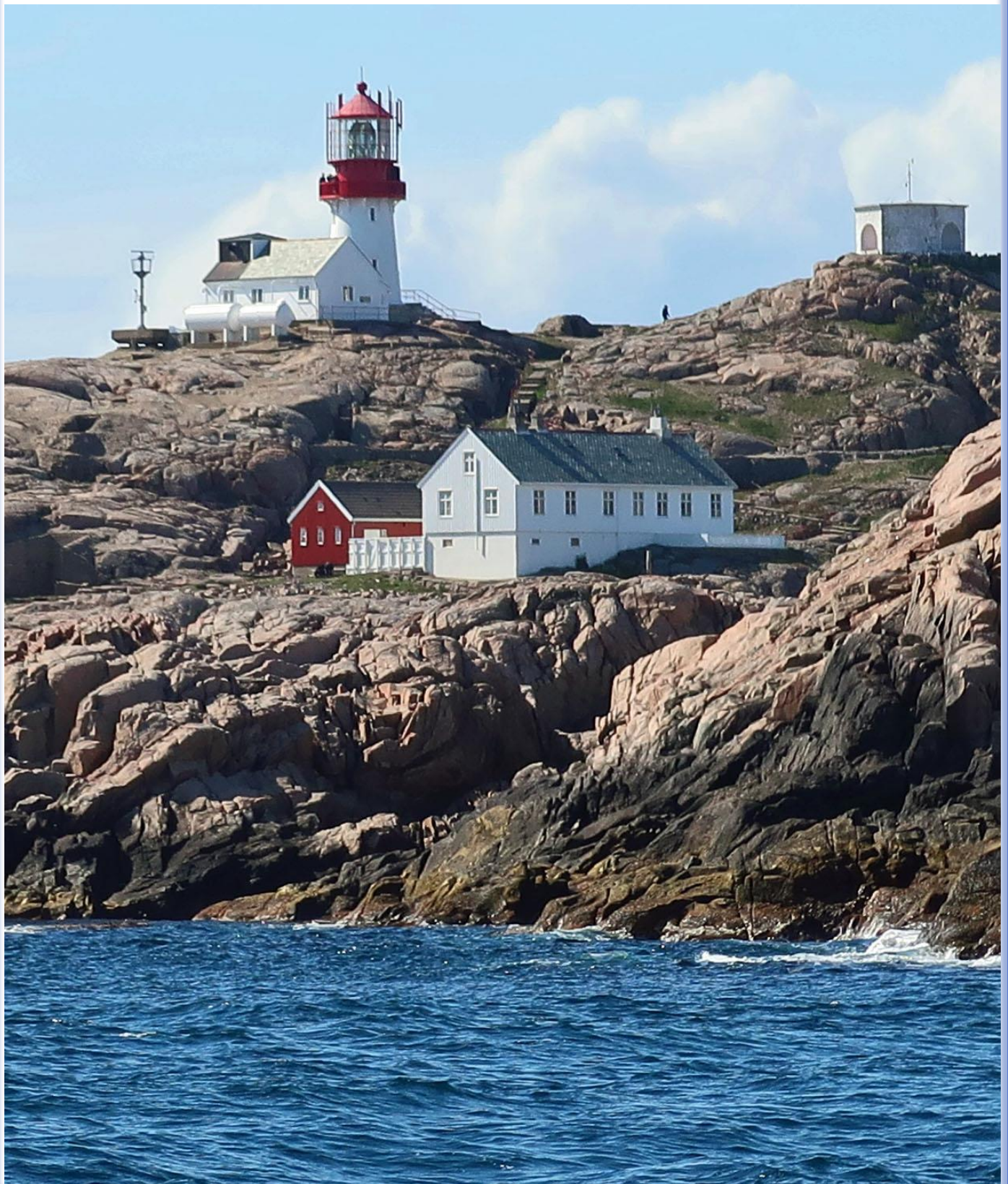


SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Mai 2020

Utgave nr. 110



www.nmsk.no

SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



Forsidebilde:

Lindesnes fyr (foto: Arnulf).

Til inspirasjon for samkvem nå såen - mellom NMSK-medlemmer. nord. vest. sør og øst?

Innhold

s 3	Formannens hjørne
s 4-6	NMSK regionale aktiviteter (Facebook)
s 7	I disse tider
s 8-10	Fartøyvern
s 11-13	Presentasjon av styret og koordinatorene i NMSK
s 14	BRAND
s 15	ELYANA
s 16	DELPHIN
s 17	PRESTESKØYTA 1
s 18-19	Reisebrev fra Telemarkskanalen
s 20-22	Langs norskekysten sommeren 2019
s 23	Skøytelivets gleder
s 24	Årsmøtet og årsmiddagen 2020
s 25	Maritim litteratur
s 26	Nye medlemsbåter februar - mai
s 27	Mat fra havet
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.

Formannens hjørne

2020 går inn i historiebøkene som unntaksåret. Året da alt vi tar for gitt ble forbudt. Håndhilsning eller en klem når man møtes. Det å ligge mange båter utenpå hverandre tett i tett og hygge seg om bord hos hverandre. Sesongens store høydepunkter i form av trebåtfestivaler, Kystens Landsstevne og lignende aktiviteter er avlyst. I styremøter har vi diskutert hvordan vi skal forholde oss til denne sesongen, restriksjonene og best mulig opprettholde klubbens aktivitet. I den alvorlige situasjonen som ikke bare Norge, men hele verden er oppe i oppfordrer styret i NMSK alle våre medlemmer til å følge smittevern hensyn og holde seg oppdatert på myndighetens anbefalinger. Dette kommer til å gå over, men fortsatt er den store fellesdugnaden viktig! Skøytelivet kan være Koronavennlig.



Norsk Motorskøyteklubb har de siste 2 årene operert med hele 3 ulike Facebooksider. Dette var et viktig ledd i å utvide klubbens nedslagsfelt og skape interesse for NMSK over hele landet. Etter litt dialog med flere av våre lokale aktivitetskoordinatorer, samt diskusjon på årsmøtet i mars, er vi kommet frem til at det nå er best for klubben å samle all aktiviteten på NMSKs hovedside. De to øvrige sidene (Nordvestlandet og Vestlandet) blir bevart for historisk verdi, men det er ikke lenger mulig å kommentere eller legge ut nye innlegg på de sidene. Våre koordinatorer kommer til å fortsette å bruke Facebook aktivt til å publisere lokale treff og arrangementer mv. og alle våre følgere kan fortsette å publisere innlegg som tidligere. Fordelen med å ha én side fremfor tre er at det blir enklere å følge med på klubbens aktivitet nasjonalt og lokalt i tillegg til at dette er vanlig prosedyre for blant annet SSCA, KTK, CMB, DNVF og andre nasjonale tilsvarende foreninger. Vi gleder oss til utviklingen videre.

Årsmøtet forløp som nevnt i mars, og kunne takke av 3 styremedlemmer for lang og tro tjeneste. Inn kom to nye, og som styreleder er det godt å se at vi også kan fortsette driften av klubben med et velfungerende styre. Styret består nå av 6 personer, og du finner kontaktinfo til hver og en av oss på baksiden av Skipperposten.

Årets styre har besluttet å melde NMSK inn i Kulturvernforbundet. Kostnaden for å være en tilsluttet forening er relativt liten, sett i samsvar med de positive effektene dette potensielt kan bringe klubbens medlemmer. Vi kommer tilbake til mer om kulturvern, mulige støtteordninger og annet senere.

Styret har også tatt for seg oppgaven med å skaffe flere og nye rabattordninger til klubbens medlemmer. Vi gleder oss til forhåpentligvis å kunne presentere gode rabattordninger etter hvert.

Brenner du selv inne med en god ide håper jeg du vil ta kontakt med oss i styret, evt en av koordinatorene våre. Klubben vår er unik, men vi er hele tiden avhengig av de som gjør oss unike; det er deg, familien din og alt du legger ned av tid, krefter og arbeid i å holde vår kystkulturarv flytende.

Er det noe du savner fra oss så ber jeg deg gi beskjed. Vi imøtekommer alle henvendelser, enten via Facebooksiden, nettsiden, mail eller telefoner. Ønsker deg samtidig en strålende sommersesong!

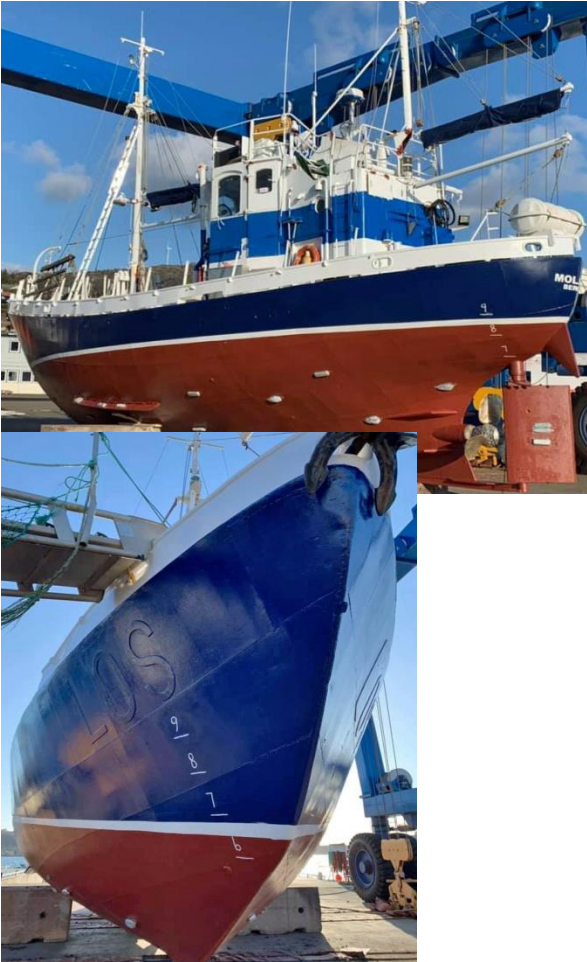
Thomas Nicolai Bjønness

NMSK regionalt

Vestland og Rogaland

Moldøy/Per Arne Moldøyen 28/3:

Livet Smile! Løye ka eit godt arbeidslag kan få te på berre ein dag!



Havøy/Johanne Totland 11/2:

Tippa det har vært høgt vatn sjå dei fleste i natt, men her er litt bilder frå kaien her i Mosterhamn.



Sølvskjær/Erik Schau 8/4: Da var tiden kommer for å pusse opp salongen og byssa. Den har gjort jobben sin, men standarden skal heves. Da må det aller meste ut... Ut med gammel bysse, toalett, vegger, rør osv. Nå gjenstår det bare å sette opp stendere der de nye veggene skal være, slik at jeg får flyttet diverse tanker til mer egnede plasser

Det kommer til å bli rimelig store forandringer her i det gamle lasterommet.

24/4: Da var gjenoppbyggingen av tidligere salong i gang. Her blir det nå tre lugarer, ett bad og bysse. Igjen så skal detaljer fra fartøyets struktur fremheves. Endel av garneringen blir oljet og får tilbake en flott glød. Alle originale detaljer, skal beholdes videre.



Terje Lidal har delt sitt første innlegg.

Nytt medlem · 1. mai kl. 18:52

Ønsker å kjøpe sylindere til 20 hk Union.

NMSK regionalt

Møre, Romsdal og Trøndelag

Fra Perry Magne Ullaland: I dag var det fint å være i maskinrommet på Fruholmen og skifte termostater. Den ene hang, som gjorde at den gikk varm ved belastning. Den har trøblet lenge, men nå er det fikset og tett ble det. Det er noe beroligende med denne milde brummingen til MD67 motoren. Jeg kan sitte lenge og bare nyte denne lyden. Fortsatt god påske!



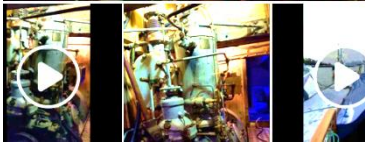
Fruholmen til kai i vinter



Videor på Facebook: Neptun s Brunvol 28 vinterkjøres, på Sunnmøre



Robert Arent Voldnes
Administrator · 22. februar
Vi planlegg treff i Fosnavåg sentrum , laurdag 20 juni - 1000-1500.
Samarbeid med Herøy Kystlag.
Gamle motorar og truleg utstilling av bilde/film etc.
Det er og sommarfestival i byen då.... Se mer



Fortsatt usikkert, men kanskje *bare* et lite NMSK-arrangement? Følg med på Facebook!



Stemningsbilde fra Molde 2019 (vinterinspirasjon)



Vinterinspeksjon av instrumenter i LS Feie



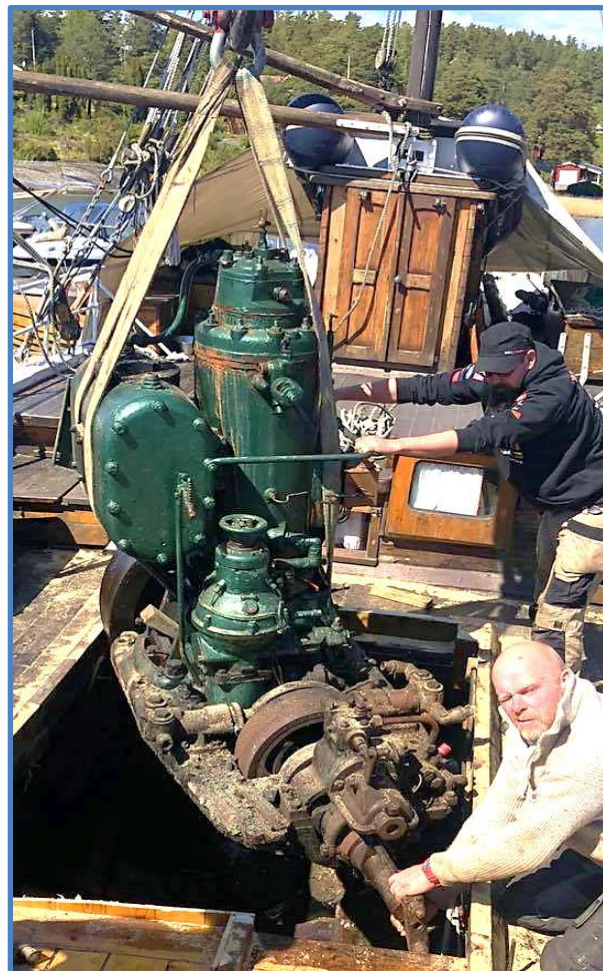
NMSK regionalt

Viken

Stor aktivitet på den enkelte båt, når virus hindrer at vi kan samles på sjøen. Her er det sakset noen innlegg på Facebook.



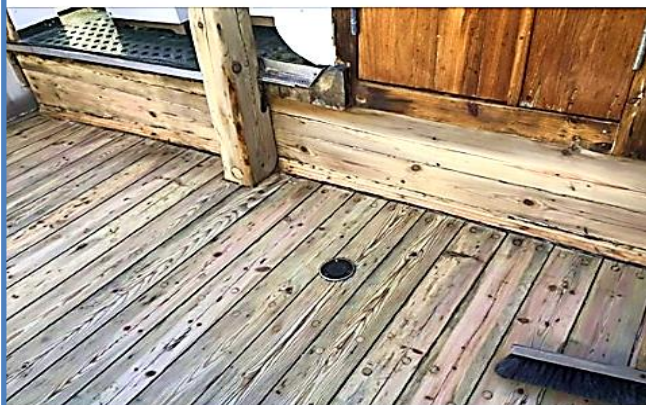
Bjørn-Erik Enge:
Herlig nattseilas ut Oslofjorden. Blikk stille og bare meg og M/S Sjøgutten i hele fjorden!



Stig Ree-Lindstad

18. april kl. 19:25 · 🌐

Da er vår pussen i gang. Slipt dekket helt ned, å rettet det. I morgen blir det å ha på 1'r olje til det ikke suger noe mere.



Trond Harvik m M/K Berserk:

Dagens Operasjon Dagsverk på Fjærholmen.... Løft av styrhus og Brunvoll KA 42/56. Endelig! etter måneder med forberedende arbeid.

Maskinen (med veivlagerhavari) satt i sju stein etter å bodd i kjeller'n siden 1967. Kutting og ned-doring av fundamentbolter for å hindre klyp måtte til. Likeså div. flytting av bil og skibet for å få nok «ork» i krana.

Greit da å vite at det er lite som stopper Team Fjærholmen når det kniper.

Her er det mange som har vært borti mye - mange ganger.

En stor takk til høvding Geir Røvik, Tor Anders Jahre, Terje Gunnerød og Lars Larsen m.fl. for uvurderlig hjelp og backing.

Et snev av uforløst entusiasme henger stadig i luften...

Arnulf/Antares: Vinterens vonde drøm har vært den veldig stygge lyden fra styrbord motor på Antares, som aldri forsvant. Etter oljeskift i fjor høst oppsto det brått en fæl lyd fra dypt inne i maskinen. Alle enkle triks ble forsøkt, men lyden var der fortsatt. I mars fikk jeg i går kom "Diesel-Knut" (Dieselteknikk) ombord med verktøykassa og kollega Geir. De gikk systematisk til verks. Sylindere ble beveget og inspisert gjennom luker uten å finne feil. Neste steg var å skru av bunnpanna (millimeter-klaring). Nedi der ligger oljesugeren....og den hang og slang. Et festestag var brukket! Skaden kan ha vært der siden motoren har blitt satt inn i båten i 1968-69. Denne reparasjonen er enkel for Dieselteknikk, og den blir billigere enn skippern var redd for («bare» kr 62.000).

Tenk om reparatørene hadde startet i "normal ende" - å demontere nedover i motoren til feilen ble funnet. Det hadde blitt kostbart, det! JEG ER SÅ LETTET OG GLAD....at jeg tar et par ankerdrammer allerede i kveld!



I disse tider

- Arnulf -

Forbundet Kystens Landsstevne i Bergen avlyses dessverre som følge av Covid-19 pandemien. Et samlet styre i Bergen Kystlag har fattet beslutning om å avlyse stevnet som var planlagt i juli. Styret fant det umulig å gjennomføre arrangementet i tråd med smittevern-tiltakene bestemt av myndighetene. Å samle tusenvis av byens borgere og langveisfarende gjester til maritim fest på Vågen, på kaiene i Bergen sentrum og i foredragssalene i byen vil bidra til smitte og kan føre til at folk blir syke. I et slikt perspektiv ble et vanskelig valg gjort enkelt. Alle som hadde bestilt kaiplass vil få refundert billetten.



NMSK hadde allerede 30 påmeldte medlemsbåter til stevnet når Covid 19 rammet oss. Det kunne blitt den største historiske begivenheten i NMSK så langt – vår nasjonale klubb som fortsatt er i sterk framgang.

Men.... **Jeløy Kystlag i Moss** er i gang med planleggingen av landsstevnet for 2021. NMSK vil engasjere seg og bidra så godt vi kan til dette arrangementet. (Formannen i kystlaget Stian N Nilsen er medlem av NMSK med sin Sjøsprøyte 1). Vi oppfordrer våre medlemmer og venner av kystkulturen til å sette seil dit når epidemien forhåpentligvis er under kontroll. Kanskje det er flere medlemsbåter som også våger turen rundt «neset» (Lindesnes – se forsiden) fra vest mot øst?



«Rydder» er et samarbeid mellom Senter for oljevern og marint miljø og Hold Norge Rent.



Gratis henting av vrakbåter

I samarbeid med Handelens Miljøfond og Oslofjordens Friluftsråd tilbyr Kambo Marina gratis innhenting av vrakbåter i juni – september. Båtforeninger, velforeninger, kommuner og andre oppfordres til å bli kvitt gamle båtvrak. Nå i år hentes vrakene gratis med støtte fra Handelens Miljøfond.



Gamle båter har ofte blitt liggende på stranda, bøya, marinaer og båtforeninger fordi det er både krevende og dyrt å transportere båtvrak til godkjent oppsamlingsplass. 1000 kroner i statlig vrakpant dekker ikke transportkostnadene, noe som resulterer i mange etterlatte båter.

Kambo Marina har etablert prosjektet Kambo Collect som et målrettet prosjekt for opprydding langs strendene i Indre Oslofjord. I perioden juni – september 2020 tilbyr vi å hente gamle fritidsbåter gratis fordi vi ønsker å redusere påkjenningene på det marine miljøet. Det planlegges med tre henterunder med leker i Indre Oslofjord i løpet av sommeren og høsten, trolig juni, juli og september. Seilingstider vil avhenge av antall båter som skal hentes.

Båten må plasseres maksimalt 20 meter fra strandkanten slik at vi kan nå den fra lekeren. Ordningen gjelder fritidsbåter som er under 49 fot og som veier under 3 tonn. Alle typer båt kan leveres, trebåt, plastbåt, seilbåt, seilbrett, kajakk, kano. Både med og uten motor.

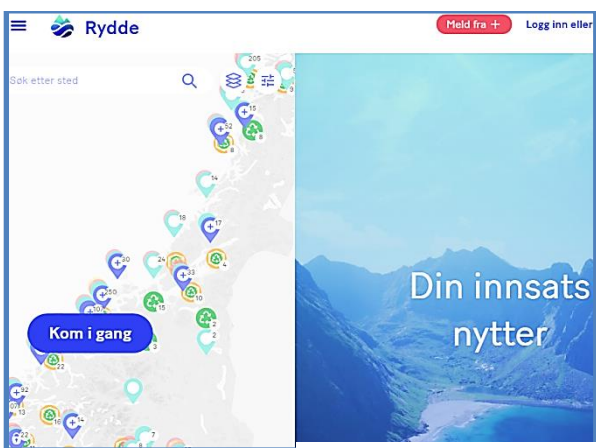
Gjennom prosjektet ønsker vi både å kartlegge og rydde båtvrak. Egen båt eller eierløs fritidsbåt kan registreres. Båter som skal hentes må meldes inn via ryddenorge.no eller kambomarina.no. Det er bare å ta et bilde og laste opp, gjort unna på en fei. Har du båt som er større enn 49 fot eller er sunket så ta kontakt med oss.

Dette er små og store miljøbomber som bør fjernes fra fjorden.

— Ketil Svelland,
daglig leder, Kambo Marina AS

Meld inn vrakbåt på Rydde

Meld inn vrakbåt på KamboCollect



Meld fra

1 Informasjon

Fant dere noe av det følgende?

- Forsøplet område
- Store gjenstander
F.eks. hvitevarer, båtdeler, osv.
- Båtvrak
Sunket eller sterkt skadet båt
- Påvirket dyreliv
Døde marine dyr (hval, sel, sjøfugl, etc.)

Beskrivelse

**HOLD
NORGE
RENT**

Fartøyvern

Offentlighetens vern av fartøy – en kjapp og kort gjennomgang!

- av B. Kjartan Fønsteli, styremedlem i NMSK –

B. Kjartan Fønsteli jobber med kulturarv i Drammen kommune i tillegg til engasjementer som høgskolelektor i scenografi på Høgskolen i Østfold. Han har svennebrev i møbeltapetserfaget samt bakgrunn fra Universitetet i Oslo med arkeologi, kunsthistorie og etnografi. Han har lang fartstid innen Norsk kulturminneforvaltning på statlig, regionalt og kommunalt nivå. Fønsteli har ledet flere museer og er prosjektleder for et av tradisjonsbåtprosjektene som fikk midler fra Forbundet kysten og Sparebankstiftelsen DNB i 2018.



Fartøyregisteret til Norsk Motorskøyteklubb inneholder snaut 500 fartøy. Alle disse har vært eller er en viktig del av vår kulturarv. De holdes flytende av frivillige grupper eller enkeltpersoner. Mange av disse er underlagt en eller flere former for vern.

Fredete fartøy

Dette vernet kan deles opp i tre. Det strengeste er fredning. Det er i dag 14 fartøy som er fredet i tillegg til to som er midlertidig fredet etter kulturminneloven 14a.

«Departementet kan frede båter av særlig kulturhistorisk verdi. Fredningsvedtaket omfatter fast inventar og utstyr. Når særlige grunner tilsier det, kan også større løst inventar medtas»

Vernede fartøy

Rundt 250 fartøy har vernetstauts gjennom en frivillig avtale med offentligheten som har til hensikt å bevare et representativt utvalg av vår kystkultur gjennom frivillig innsatts.

Utførselsforbud

I tillegg har vi et utførselsforbud knyttet til fartøy eldre enn femti år hjemlet i forskrift om innførsel og utførsel av gjenstander. *«§2 e) Motorvogner, luftfartøy, artilleriskyts og skinnegående materiell eller deler og tilbehør av slike fra før år 1950 og båter eller deler av slike eldre enn 50 år»*

Automatisk fredete skip og skipsrelaterte funn

Som et særlig strengt vern av eierløse båter, vrak og skips deler omtaler kulturminneloven også skip og skipsrelaterte funn i §14

«Staten skal ha eiendomsretten til mer enn hundre år gamle båter, skipsskrog, tilbehør, last og annet som har vært ombord eller deler av slike ting når det synes klart etter forholdene at det ikke lenger er rimelig mulighet for å finne ut om det er noen eier eller hvem som er eier»

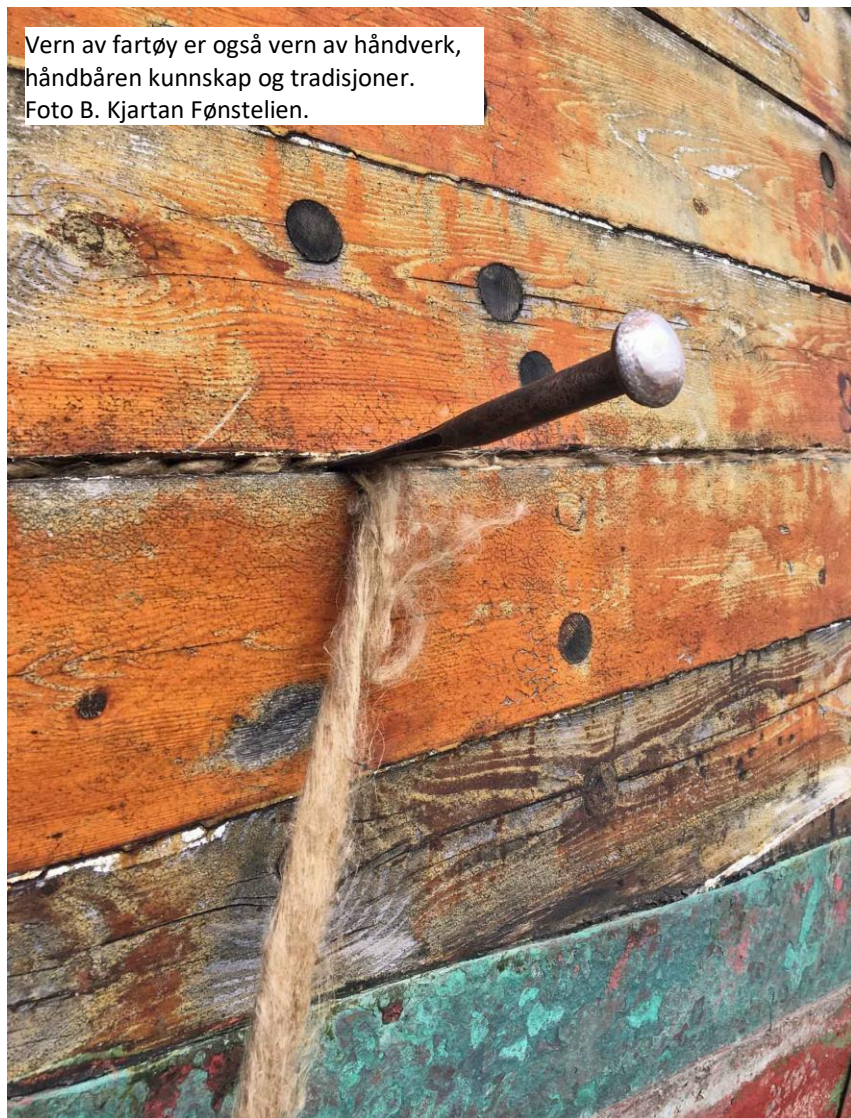
Denne «eiendomsretten» forvaltes i praksis av Maritimt museum på Østlandet, Vitenskapsmuseet i Trøndelag, Bergens Sjøfartsmuseum og Tromsø museum gjennom marinarkeologiske undersøkelser og ivaretagelse av funn.

Fartøyvernssentrene

Som et verktøy i ivaretagelsen av fredete og vernede fartøy har staten opprettet tre fartøyvernssentre; Nordnorsk fartøyvernssenter og Båtmuseum, Hardanger fartøyvernssenter og Bredalsholmen Dokk og fartøyvernssenter. I tillegg utredes mulighetene for et fjerde fartøyvernssenter. Tidligere Østfold fylkeskommune har fått laget en rapport knyttet til dette. Rapporten *«Viken fartøyvernssenter, et mulighetsstudie for et fjerde nasjonalt fartøyvernssenter på Østlandet»* er ennå ikke politisk behandlet, men den anbefaler igangsetting av en prosess for å få et nasjonalt fartøyvernssenter på Østlandet med base på

Isegran i Fredrikstad. I 2020 fikk fartøyvernsentrene 15 949 000 kroner i tilskudd fra staten. Noe som var en liten nedgang fra 2019.

Vern av fartøy er også vern av håndverk, håndbåren kunnskap og tradisjoner.
Foto B. Kjartan Fønsteli.



Verneplan for små åpne båter

For de av oss som har en åpen kjekk liten båt hengende etter eller liggende på dekk kan denne også etter hvert få et form for vern. Forbundet kysten arbeider for tiden med en verneplan for små og åpne båter. Dette arbeidet innebærer også å lage et register over båttypene som skal være en del av verneplanen. Arbeidet med verneplanene er ennå ikke ferdig og Forbundet er i sluttfasen med arbeidet med innsamlingen av hvilke båttypene som skal inn i registeret. Hvilken type vern de små og åpne båtene får og hvilke tilskuddsordninger som eventuelt følger med er fortsatt ikke klart.

Fartøyvernet i forvaltningen

Fra januar 2020 har ansvaret for fartøyvernet blitt overført fra Riksantikvaren som er direktoratet for kulturarven vår til fylkeskommunene. Dette ansvaret ligger i hovedsak i oppfølging av bevaringsprogram for og tilskudd til fredete og vernede fartøy der den førstnevnte gruppen har prioritet.

NMSK – fremmer interessen for fartøyenes del av kystkulturen

Norsk motorskøyteklubb har som formål å

«Arbeide for bevaring og bruk av, samt kunnskaper om historien til eldre og særpregede motorfartøyer som representerer kystens historie.

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.

Klubben skal støtte opp- og fremme interessen for disse fartøyenes del av den kystkulturelle historie -gjennom medlemsmøter, samlinger på sjøen, medlemsblad, historisk båtarkiv og samarbeide med andre foreninger. Klubben tilrettelegger også for innkjøps- og rabattavtaler, og vi deler og dokumenterer kunnskap og erfaring om fartøyene, vedlikehold og bevaring»

Riksantikvarens fartøyvernliste

Riksantikvaren har laget en flott og lettfattelig liste over de fredete og vernede fartøyene. Den er tilgjengelig på nettet hos <https://www.riksantikvaren.no/fartoyvern/>

Hvis man stiller denne listen opp mot NMSK sitt register kjenner vi igjen mange av våre medlemsfartøy. Flere medlemmer kjenner dermed godt til hva det innebærer å forvalte et fredet eller vernet fartøy.

Tilskudd til fredet og vernede fartøy

Det offentlige gir som sagt tilskudd til fartøyene på denne listen. Det er ikke de største summene som bevilges til dette hvert år og de fredete fartøyene har førsteprioritet.

Vern av fartøy er også vern av håndverk, håndbåren kunnskap og tradisjoner i tillegg til skriftlig kilder til kystkulturen vår. For å bevare gamle fartøy er det ifølge Riksantikvaren «viktig å sikre kompetanse innenfor håndverk». Derfor er dokumentasjon av teknikker og håndverkstradisjoner viktige faktorer i forvaltningen

i forvaltningen båtene. Det offentlige legger vekt på at eierne har gode rutiner og planer for endringer og utbedringer på de vernede og fredete fartøyene.

Mens fredning er vedtak fattet av departementet med utgangspunkt i unike kvaliteter på fartøyet er vern av fartøy en avtale mellom eier og offentligheten som legger til rette for vern i gjennom bruk. For å komme på denne eksklusive listen og dermed tilgang til å søke om tilskudd til vernede fartøy må man selv søke om opptak. I tillegg har flere offentlige og private instanser etter eget initiativ tatt i bruk statusen som vernet fartøy som en kvalitetssikring. Dette gjelder eksempler på skille mellom vernede og ikke vernede fartøy i havnespørsmål og at statusen gir vernede fiskefartøy som er omfattet av kondemneringsordningen anledning til å fiske samme kvote som fritidsfartøy.

<https://www.riksantikvaren.no/veileder/tildeling-av-status-som-verna-skip/>

Det er verdt å merke seg at ved salg av et vernet fartøy må den nye eieren selv søke om å få båten vernet igjen hvis man ønsker å forbli på listen.

For de som frykter at det offentlige skal snike rundt over og under dekk og blande seg opp i fargevalg, bruk av bek eller ikke, skruer kontra trenagler er det ikke bare frivillig å inngå en avtale om vern av et fartøy, men det er svært vanskelig å komme inn på den eksklusive listen.

I tillegg til at fartøyet er representativt for vår kystkultur og innehar høye antikvariske verdier og en godt dokumentert historie og vedlikehold, må eieren blant seg forplikte seg til et antikvarisk vedlikehold.

Riksantikvaren legger følgende til grunn for et frivillig vern:

Riksantikvaren vurderer tildeling av status som vernet skip fundert på en sammenstilling av følgende forhold. Fartøyets eller fartøytypens historiske betydning, alder, byggeteknikk, fartøyets autentisitet, bruk, geografisk tilhørighet, teknisk tilstand, gjenværende antall av fartøytypen, eierforhold, prosjektets realisme, organisering og gjennomføringsevne.

Eier må forplikte seg til å følge antikvariske retningslinjer både når det gjelder vedlikehold/konservering og i forbindelse med eventuelle istandsettingsarbeider. Fartøyets drift og vedlikehold skal ha som overordnet mål å sikre fartøyet som et varig kulturminne.

Konserveringstiltak, vedlikehold og istandsettingsarbeider skal skje etter prinsipper som klart ivaretar fartøyets historiske kvaliteter slik det fremstod i en nærmere dokumentert epoke.

Tildelt status som «vernet skip» opprettholdes når de historiske verdiene som ligger til grunn for denne statusen blir ivaretatt. Dette får konsekvenser i form av antikvariske krav til fartøyets utstyrsutrusning, eksteriør, interiør, materialvalg, håndverksmessige løsning er osv. Eier må derfor utarbeide en verneplan for fartøyet. En slik plan skal ta utgangspunkt i vernetidspunkt og fartøyets historie i vernearbeidet.

Offentlige tilskuddsordninger

Som nevnt ble forvaltningsansvaret for fredete fartøy, midlertidig fredete fartøy og vernet fartøy overført fra Riksantikvaren til fylkeskommunen fra nyttår. Imidlertid vil tilskuddsordningen først overføres til fylkeskommunene høsten 2020 med søknadsbehandlingen for 2021. Det vil si at dere som eier eller forvalter fartøy i denne kategorien må søke fylkeskommunen om støtte til neste års innsatts. I 2020 ble det gitt 63 926 000 kroner til fredete og vernet fartøy over satsbudsjettet. Det er vanskelig å si noe som helst om utviklingen knyttet til statsbudsjettet 2021, men fra 2019 til 2020 økte dette tilskuddet med 700 000 kroner. Mye tider på at tiltakspakker på grunn av covid-19 kan innbefatte støtte til fartøyvern. Det arbeides for tiden med å samle inn innspill til slike tiltak som skal sikre sysselsettingen knyttet til blant annet håndverk, kulturarv og reiseliv. Norsk Motorskøyteklubb kan spille en viktig rolle inn mot dette arbeidet i om med at medlemmene forvalter og holder en stor del av landets kulturhistoriske fartøy flytende med frivillig arbeid og tradisjonshåndverk.

I neste nummer av Skipperposten vil det komme en artikkel om tilskuddsordninger som ikke bare er knyttet til fredete og vernede fartøy.



Nøkkelpersoner i NMSK

Presentasjon av Norsk Motorskøyteklubbs styre og regionale aktivitetskoordinatorer.

Klubben ledes av et styre som for tiden er lokalisert på Østlandet, men som samarbeider med regionale aktivitetskoordinatorer spredd rundt i landet. Her presenterer vi hver enkelt for at du som medlem skal bli bedre kjent med oss. Og så håper vi at det bidrar til at det blir lettere å ta kontakt når vi møtes.



Styreleder Thomas Nicolai Bjønness

Hei, jeg heter Thomas. Mine foreldre har hatt gamle trebåter siden jeg var ca 7 år gammel, og jeg er oppvokst med miljøet i Norsk Motorskøyteklubb siden den gang. Jeg ble skipper på egen skute i 2008, en 32 fots ombygget gavlabåt fra 1936. Jeg har sittet i styret i NMSK siden 2009 og har vært Formann/Styreleder siden årsmøtet i 2010, kun avbrutt av et år. I 2016 ble gavlabåten byttet ut til fordel for Bjugnskjær, en kutter fra 1905 på 59 fot med en 3 sylindret Wichmann 3DCT4. Til daglig jobber jeg i Norboat,

Båtbransjeforbund i Norge, er pappa til to flotte unger på 11 og 5 år, og lykkelig gift med en meget tålmodig psykolog. Er trebåtgale og har en lidenskap for gamle tunge skipsdieseler og semidieselmaskiner.



Styremedlem og redaktør Arnulf Wibe

Yrkeskarrieren har jeg utøvet i Forsvaret (24 år), i Statens vegvesen (11 år), DSB (3år) og de siste årene i kommuner og som frilans. Jeg ble valgt inn i NMSKs styre i 2008 og fikk etter kort tid oppgavene med å produsere Skipperposten, være medlemsansvarlig og håndtere økonomi-regnskap. Jeg har alltid likt å skrive. Når jeg i 2006 sa opp jobb og tøffet norskekysten i 6 måneder, fikk jeg forespørsel om å skrive for Båtliv. Siden den gang har jeg skrevet artikler om livet i motorbåt langs norskekysten – et fantastisk liv! De siste ti årene var det bare arbeidsgiverne mine som ikke helt

avslørte «trikset», og aksepterte at jeg bare måtte ha fritid til å gjennomføre en 3-4 måneders båttur langs norskekysten – hver sommer. Med Antares har jeg hittil logget 20.000 nautiske mil. Som fersk pensjonist har jeg nå enda mer tid enn noen gang, til å bruke på NMSK.



Styremedlem Ottar Joachimsen

Hvor kommer jeg fra? "Du kom på en fjøl rekende fra havet med nordvesten", sa fatter'n. Tror faktisk han hadde et poeng - tror min sjel kommer fra havet. Når jeg er ombord i Shanty (Colin Archer) får jeg hvile i kropp, sjel og sinn. Nå er jeg pensjonist og nyter hele sommeren ombord. Var forresten ansvarshavende båtfører på redningsskøyta en tid. Der lærte jeg mye om hvorfor uhell skjer - har hatt mye glede av den kunnskapen på egen båt. Har vært styremedlem i NMSK i tre år.



Styremedlem Jorun Krüger

Hei jeg heter Jorun. Til daglig jobber jeg som lærer på Greveskogen VGS i Tønsberg. I tillegg har jeg fagbrev som kokk. Trives best i klasserommet, på vannet og i byssa. Kjøpte påhengsmotor for konfirmasjonspengene mine en gang for ikke så veldig lenge siden. Dette er min andre periode i styret for NMSK noe jeg er stolt av.

Gleder meg til sommerferien som skal tilbringes om bord i M/K Solbris sammen med kjæresten Tor Anders.



Styremedlem Tor Anders Jahre

Er over gjennomsnittet opptatt av båter og kystkultur, har hatt og har båt på Fjærholmen (Nøtterøy) siste 30 år. Kjøpte min første båt da jeg gikk i 6.klasse, og er nå skipper på kutteren Solbris, med 3 sylindret Callesen diesel.

Født i -68, murmester av profesjon og en datter som studerer i Bergen.

Har god oversikt over skøytemiljøet på Østlandet.



Styremedlem Bjarne Kjartan Fønstelien

Jeg jobber med kulturarv i Drammen kommune, i tillegg til engasjementer som høgskolelektor i scenografi på Høgskolen i Østfold. Jeg har svennebrev i møbeltapetserfaget samt bakgrunn fra Universitetet i Oslo med arkeologi, kunsthistorie og etnografi. Jeg har lang fartstid innen Norsk kulturminneforvaltning på statlig, regionalt og kommunalt nivå. Jeg har også ledet flere museer og er prosjektleder for et av tradisjonsbåtprosjektene som fikk midler fra Forbundet kysten og Sparebankstiftelsen DNB i 2018. Skipper på seilkutteren Leif.



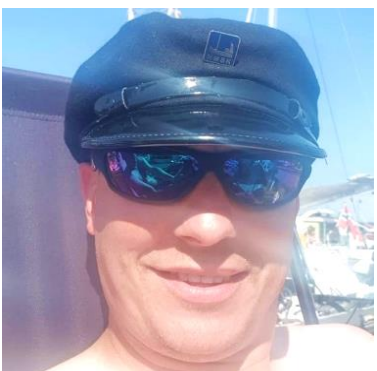
Koordinator på Nordvestlandet, Robert A Voldnes

Busett i Fosnavåg på Sunnmøre, 55 år, gift og tre voksne barn. Til dagleg tilsett i ÅKP (Ålesund Kunnskapspark) , som seniorrådgjevar og kompetansemeklar. Jobbar med gryndarar og vekstbedrifter i regionen. Elles; styreleiar i Herøy Kystlag (Fosnavåg) og nestleiar i styret for Musea på Sunnmøre. Sterk interesse for kystkultur. Eigar av den pensjonerte loskryssaren FEIE frå 1960.



Koordinator på Nordvestlandet, Erling Blindheimsvik

Eg e ein 1961modell, oppvokst utfor enden av flystripa på Vigma. Interesser å nevne: Musikk, trehusbygging, gamle trebåter og musikkinstrument. Daglig Leder i eget firma og har bygd trehus i snart ein mannsalder. Lærte meg å spille på det gamle trø orgelet som mine besteforeldre kjøpte på 1920 talet ein gong. I vaksen alder har det blitt mange tangentinstrumenter som jevnlig er i bruk, det argaste eit Olsen & Jørgensen pipeorgel heime i stova frå 1906. Gamle trebåtar og miljøet rundt har og blitt ein lidenskap etter kvart, derfor er det stas å få være med i skøyteklubben. Liker også turer i fjøra og på fjellet sammen med mine firbente venner.



Koordinator på Vestlandet, Espen Breivik

Jeg er 42 år og bor på Møvik i Øygarden kommune. Jeg har hatt 9 båter og restaurert mange av dem. I januar overtok vi Fjordbåten Pinta, som vi holder på å restaurere/bygge om. Jeg er forlovet med Hane, og har totalt 5 barn i hus.

Båtlivet er for meg terapi for både kropp og sjel



Koordinator på Vestlandet, Jan Tore Frimann Nilsen

Jeg er 45 år og er jobber som verksmester på personbil/tungbil/traktor/anleggsmaskin verksted. ER gift, har 2 barn på 12 og 10 år. Båten vår Albatross er en 54 fot Fjordbåt, tegnet av Furuholmen. Vi har lagt ned mye tid i restaurering av båten, og driver fortsatt på med det.



Koordinator på Sørlandet, Dagfinn Tollefsen Riseplass

Jeg er 53 år og fra Arendal.

Har vært begeistret for trebåter med sjel og godlukt siden guttedagene! Gikk på Sollerudstranda kystkultursenter 1998-2000. Fagbrev som trebåtbygger. Driver Agder bygningsvern, en bygningsvernbutikk med maritimt preg. Har seilkutteren Barden.



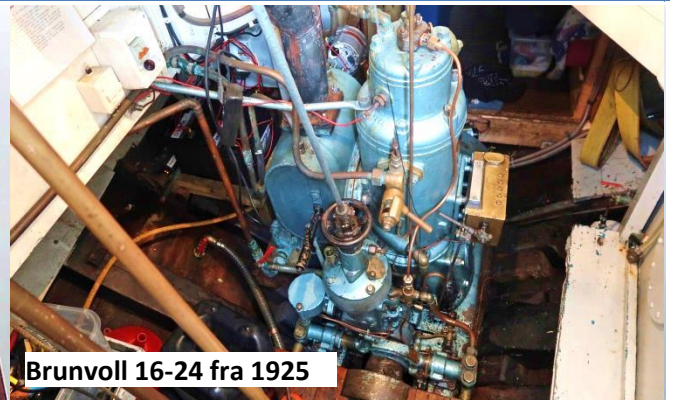
Koordinator i Østfold, Knut Håkon Lilleby

Jeg er født 1990, og er fra Høysand i Skjeberg. Jobber som tømrer, er gift med Siri og har ett lite barn. Jeg kjøpte en 21 fot plattgatter for konfirmasjonspengene, og har siden hatt en 26 fot Nedgårskrysser, 31 fot Johnsenkrysser og nåværende Risørkutteren Svan siden 2014.

BRAND

En medlemsbåt i NMSK

Navn på båt:	BRAND
Reg.nr/kallesignal,	LG 4243, motorskøyte
Bygget (år/sted):	1925 hos Dalen Båtbyggeri på Averøy (nå Bremsnes Båttbyggeri AS)
Byggematerialer:	Tre
Motor (type, hk, etc):	Brunvoll 16-24 hk fra 1925
Lengde	LOA 36 fot
Bruksområde:	Fiske, deretter fritidsbåt
Eiere og hjemmehavn:	Romsdal kystlag, v/Hans Petter Tysnes
Båtenes historie: (Det som finnes - artikler, omtale, etc.)	Båten er vernet av Riksantikvaren, og registrert kulturminne. Restaurert i perioden 2010-2014. Mottok hederspris på Forbundet Kystens landsstevne 2019 for «best vedlikeholdte fartøy». Brand er bygget for Bergsvein Stensønnes på Smøla for sildefiske og lofotfiske.



ELYANA

En medlemsbåt i
Norsk Motorskøyteklubb
og Classiske motorbåter

Navn på båt:	ELYANA
Reg./type etc	Plattgatter med åpen sentercockpit, konstruert av (Utlei L Sceen
Bygget (år/sted):	1964 hos Brødrene Aa i Hyen, for Skipsreder Ludvig G. Braathen (Braathen S.A.F.E)
Byggematerialer:	Kravellbygget i oregon pine på eikespanter. Eik i stevn og kjøl. Øvrig: Overbygg i mahogni.
Motor (type, hk, etc):	Originalt Burmeister&Wain Lathrop diesel 155 hk, byttet i 2010 (?) til 6-sylindra Steyr 236, med 236 hk.
Lengde,bredde,mm:	LOA 42 fot, bredde 3,2 m, vekt 7 tonn
Bruksområde:	Representasjonsbåt og fritidsbåt
Eiere og hjemmehavn:	Sølvi Løberg og Sverke Haavik, 5643 Strandvik
Båtenes historie: (Det som finnes - artikler,omtale, etc.)	Båten ble bestilt av Skipsreder Ludvig G.Braathen i Oslo, antagelig gjennom skipskonsulent i Oslo og bygget av Brødrene Aa i Hyen, sjøsatt våren 1965. Båten ble døpt Brala, og seilte under dette navnet til 1972, da direktør Thor Wærner i Oslo kjøpte båten. Han døpte damen Elyana. Etter en tid kjøpte herr Jess Hermann Anker seg en part i båten, og herrene Wærner og Anker hadde sammen mange fine turer ut Oslofjorden, på svenskekysten og sørlandet. Wærner ferdigstilte akterkabinen med doble køyer og kommode i mahogny, samt innredet nytt toalettrom med servant og direkte inngang fra akterkabinen. I 1982 ble alle dekk fornyet ved Oslo Trebåtbyggeri og utført i beste materialer av mahogni og teak. Vinteren 1986 ble Elyana stilt til salgs gjennom en båtmegler i Oslo. Det ble fortalt at årsaken var at båten ble for lite brukt de siste årene, samt at herr Anker oppholdt seg mye i Spania. Trygve Dyngeland fra Bergen forteller at han falt pladask, han kjøpte Elyana 12.februar 1986 og brukte 7 dager på hjemturen. Han fikk utført mange fornyelser: Puter, kalesje, 2 varmeanlegg, kjøleskap etc. Ny vindskjerm ble bygget i 1995, samt deler av tak over salong. I 1999 selger Trygve Dyngeland Elyana til Roy Olav Magnussen. Sølvi og Sverke kjøper den i 2008 og har den fortsatt. Båten har mottatt tre priser på Hardanger trebåtfestival under dagens eiere.



DELPHIN

En medlemsbåt i NMSK

Navn på båt:	DELPHIN
Kallesignal, båttype:	LM 7143, Krysserbygd skyssbåt
Bygget (år/sted):	1964 hos Sagen båtbyggeri i Hommersåk
Byggematerialer:	Furu på eikespant
Motor (type, hk, etc):	Fra 1997: Perkins 6.354 115 hk
Lengde, bredde,	LOA 35 fot,
Bruksområde:	Skoleskyss
Eiere og hjemmehavn:	John Magne Sørensen, 5430 Bremnes (Bømlo)

Båtenes historie:

(Det som finnes

- artikler, omtale, etc.)

Bygget som skoleskyssbåt hos Sagen Båtbyggeri i Hommersåk, Rogaland. Båten er bygd i furu på eikespant som var ganske vanlig her på Vestlandet. Innredning i furu, men med innslag av div edeltre i dørker, innvendige dører og tak. Motoren er fra 1977, innmontert i 1997; då med 30 timer på telleren. Etter ca 30 år i tjeneste i Ryfylkeøyene har den hatt en mangslungent tilværelse, men fra slutten av 1990tallet ombygd til fritidsbåt innvendig. "Originalt" utseende utvendig, også og i dag etter ein svær restaurering i mellom 2000 og 2006 der alt over skrog inkl innredning er nytt. Motor fra 1997 er ein Perkins 115 HK type 6.354.

Jørn Backe kommenterer båten på NMSKs Facebook den 18/6-2019 slik: «Reiste med skoleskyss i E fjorden på 60-tallet, fra Langvågpollen og internatskola der og inn til Sætran, fergeleiet på sørsiden av fjorden. Der gikk ferga over Forsåhavet og inn til Forså, deretter buss til Ballangen for ungdomsskole. Viktige båter i den tiden der veiene for alvor tok over kysten. Artige minner!»



PRESTESKØYTA 1

En medlemsbåt i NMSK

Navn på båt:	PRESTESKØYTA 1
Reg.nr/kallesignal/type	3YND, krysser
Bygget:	1949 ved Klevset Båtbyggeri i Halså kommune på Nordmøre
Byggematerialer:	Tre
Motor :	Volvo MD70. Fra 1949 satt det en Brunvoll 30/50 i «kjellern»
Lengde, br. mm	LOA 38 fot
Bruksområde:	Presteskøyte og doktorbåt
Eiere og hjemmehavn:	Jan Ove Øigård og Roald Røe, 6650 Surnadal

Båtenes historie: Roald Røe: Skøyta er i topp stand. Det vart bygd tre like skøyter for frakting av prester i Finnmark etter krigen. Skøytene vart bygd ved Klevset Båtbyggeri i Halså kommune på Nordmøre. Presteskøyta 1 er den eneste som er i original stand.

Presteskøyta i Måsøy 1949 - 1969. Båten var en av tre presteskøyter i Finnmark, gitt som gave av lutherske kirker i USA til den kirkelige gjenreisningen av Finnmark. Marit Dahl Mathisen har skrevet en artikkel i Ultima Thule, nr.15, år 2000 som heter "Presteskøyta 11" Det foreligger også et hefte som Einar Oterholm har skrevet, "Presteskøytene".

Bernt Jacobsen, museumsbestyrer i Måsøy kommune:

I 1949 kom den nye presteskøyta, som en av tre i Finnmark, til Måsøy. Måsøy hadde fem kirker, der fire av dem lå slik til at man ganske enkelt måtte benytte båt. I 20 år var presteskøyta en naturlig del av miljøet i Måsøy.

Presteskøyta kom og gikk, ikke bare med prestefølget, men også med doktoren, lensmannen, Repvåg kraftlag og andre. Presteskøyta var bare 35 fot. Det kan synes å være i minste laget i dette harde farvannet. Så ble det da også mange farefulle og dristige turer omkring i kommunen for presteskøyta. Presten i Måsøy, Jacob Storvik var båtmann og ikke sjelden var han sjøl både skipper og maskinist om bord. Den kjente havøysundingen Johannes Kristiansen var skipper på presteskøyta fra 1963 til 1968 og han kan fortelle om mange dramatiske turer.

I 1969 ble båten solgt. Den befinner seg nå på Sørlandet og bildet viser store forandringer fra opprinnelsen, spesielt rorhuset. I Havøysund kirke henger en modell av presteskøyta. Interesserte finner mer opplysninger i Ultima Thule nr.15, 2000.



Prestefrakt på Lopphavet



Reisebrev fra Telemarkskanalen

- Anders Marstrander -

Det hele startet i slutten av november 2017 under innflytelse av alkohol - det er jo slik store eventyr starter! I dette tilfellet var det et lite rakfisklag der vi fant ut at vi måtte jo gjøre noe sammen til sommeren 2018.

Notodden Bluesfestival ble valgt og vi sa i fullt overmott at selvfølgelig tar vi båten vår, da har vi jo både transport og bosted under festivalen. Perfekt!

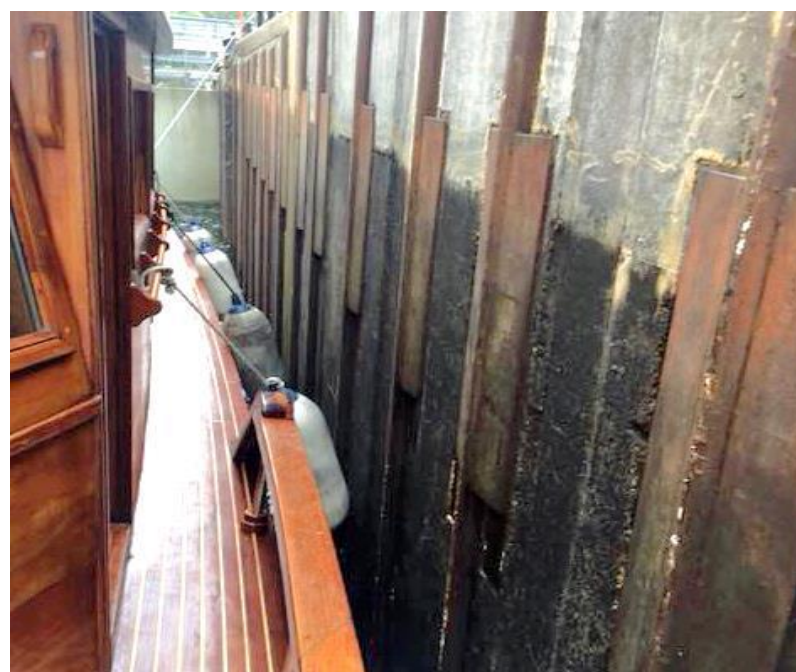
Noen raske undersøkelser litt seinere i edru tilstand viste at det skulle være både dypt nok og at ingen bruer skulle hindre oss. Så da var det ingen vei tilbake.

Lang historie, med noen nervøse stunder, kort - i slutten av juli var det avreise. Kjæresten og jeg har vært i båten før, men det øvrige mannskapet kan kalles sjøfolk hvis "en sprøkjinn holk på Mjøsa" gir nok erfaring til matrosene mine. Når så kjæresten må melde pass og dra tilbake til Oslo og jobb når vi ikke har kommet lengre enn til Tønsberg, visste jeg at her måtte jeg kun stole på meg selv og evnen til å utdele klare ordrer.

Turen til Skien var grei nok, selv om noen syntes at det rullet en del rundt Rakkebaene. Så startet kanaleventyret. Vi hadde i og for seg allerede seilt opp Skienselva, men det er enkelt. God bredde og dybde og den laveste brua har 8 meters klaring.

Telemarkskanalen starter med Skien sluse, det er ett kammer som løfter båt og mannskap 5 meter. Slusa er ca 6,5 meter bred, så Polarvinds 5 meter over hofta burde være enkelt. Vi ringer slusevakta, de har sett oss og gjør seg klare til åpne porten. Når porten til innlandet åpner seg så er det bare å sikte godt og kjøre inn. Siden jeg spurte mens jeg hadde slusevakta på telefonen så visste jeg at vi kom til å få et tau forut og et akterut. De skal holdes stramt mens de fyller slusekamrene. Og ja, masse fendere på styrbord side. Det hørtes jo greit ut. Det vi nok ikke var forberedt på var at de som strammet tauene tok jobben sin så alvorlig at de dro skuta inn mot sluseveggen. Så da måtte vi to andre bruke båtshaker og for å holde Polarvind unna de samme sluseveggene. Dette gikk greit, men vi jobbet hardt alle fire.

Strekningen opp til Løveid sluser gikk greit. Det er smalt noen steder, men med det nyinnkjøpte kartet over kanalsystemet (noe man MÅ ha) så visste jeg hvor det var dypt nok



og hvor vi skulle holde oss unna sidene. Løveid sluser har tre kamre og en løftehøyde på 10 meter. Samme prosedyre som sist, men gjentatt to ganger til i rask rekkefølge, denne gang med fenderne på babord side. Nå var jeg adskillig mer svett etter tre kamre. På toppen venter en liten overraskelse, som jeg i og for seg var advart mot, en trang kanal med høye loddrette vegger som svinger mot styrbord. Total lengde er kanskje 150-200 meter, men jeg var advart om at kajakk- eller kanopadlere ikke nødvendigvis respekterte det røde lyset i den øvre enden og tok seg inn likevel. Vi møtte heldigvis ingen padlere, det hadde i alle fall blitt trangt.



Nå venter Nordsjø med god bredde og dybde, veldig få grunner og veldig enkelt å navigere. Vi skulle jo til Notodden, så vi skulle helt til nordenden, og hadde ikke behov for flere sluser. Derimot lå Sauerelva foran oss. Ved Akkarhaugen entrer vi elva. Den er stort sett godt merket, men det er et stykke på 200-300 meter som ikke er merket og hvor den farbare passasjen er 10-15 meter bred. I følge kartet skulle jeg sikte midt på elva, det gikk bra (puhh). Vel oppe så var det bare å krysse Heddalsvatnet på langs og så var vi på Notodden. Vi fortøyde på den første og beste brygga vi fant i gjestehavna til Notodden Motorbåtforening, i følge instruksene ville det komme noen og vise oss hvor vi skulle ligge etter hvert. Jeg kan ikke få fullrost folka

som jobbet der godt nok, de er serviceinnstilte og hyggelige. Husk bare at om noen skal dit til bluesfestivalen så vær ute i god tid - de praktiserer først til mølla uten muligheter til reservering av plass. Nå hadde også kjæresten min endelig fått ferie, så hun ble med på oppholdet på Notodden og turen tilbake.

Turen tilbake gikk greit, bortsett fra at ned Sauarelva så sa det "bump", "bump" to ganger under kjølen i det umerkede strekket. Det er betydelig vanskeligere å holde kursen medstrøms enn motstrøms! På den annen side så er det betydelig enklere å ta seg ned slusene enn opp.

Anbefalinger:

1. Kart over kanalen er absolutt påkrevd. Det fåes kjøpt i Skien, hvis de har igjen - jeg kjøpte det siste de hadde.
2. Motstrøms er enklere enn medstrøms.
3. Fire ombord er bra i slusene. Tre går nok, men det blir litt travelt
4. Hvis det jeg har skrevet høres slitsomt ut så ignorer det, bare hold hodet kaldt. Det er en fin tur med opplevelser dere ikke får andre steder i Norge. Jeg anbefaler dette på det varmeste.

Fra Wikipedia:

Telemarkskanalen er vannveien fra Skien til Dalen i Telemark med tre kanaler med sluseanlegg i Telemarksvassdraget.

Norsjø–Skienkanalen, med slusene i Skien og ved [Løveid](#) ble bygget i perioden [1854–1861](#), og er den eldste av de to kanalene. Denne kanalen forbinder Norsjø med Bryggevatnet i Skien, og med Frierfjorden i Bamble.

Bandak–Norsjøkanalen eller **Bandakkanalen** er den andre opprinnelige kanalen og ble åpnet i [1892](#).

I Europa ble kanalen i europeiske reisehåndbøker betegnet som et «verdens åttende underverk» da den var ferdig.

Langs norskekysten sommeren 2019:

Fra Trondheim til Bergen

- 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 nordnoretur. 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, har vi delt stykkevis med Skipperpostens lesere utover vinteren. (Mange flere foto fra turen er også å finne på NMSKs Facebooksider).

Fredag 19. og lørdag 20/7, i Trondheim/ Brattøra

Fantastiske stevnedager i varmt sommervær. Det flotteste og best organiserte av de 7 Landsstevner til Forbundet Kysten som Antares har deltatt på i mine 10 år med båten! Vi har skøyteklubbmedlemmer som overnattingsgjester to netter. En natt med Kjetil og sønn, og en natt med Karsten. Hyggelig!

Antares mottar hederspris på stevnemiddagen for lengst utseilte distanse til stevnet. (Har seilt mye lengre til to av disse tidligere stevnene, men da «snappet» andre båter den samme prisen selv om Antares egentlig da også var lengst seilende). Det er en hyggelig anerkjennelse å motta slike hederspriser – særlig fordi også Jan Bjørn og Brandt får hver sin hederspris («mest lovende restaureringsprosjekt» og «best vedlikeholdte fartøy»).



Søndag 21/7, til Stavneset i Trondheimsleia, 52 nm

I dag starter vår langsomme reise mot hjemmehavn, i lett regnvær. Første stopp er den lune bukta innafor Staveneset i Trondheimsleia der Annes naboer Heidi og Halgeir er fra- og ferierer. Som i fjor blir vi hentet på redan der ankeret slippes, og vi inviteres på deilig middag. Et hyggelig samvær, igjen!

Mandag 22/7, til Bud, 65 nm

Været er bedre i dag og vi surfer i medvind. Passerer gjennom Kristiansund uten å stoppe. På Bunker Oil sin kai har de nemlig fortsatt ikke fått fjernet en «lørje» som skapte problemer for oss ved fylling på nordtur. Så vi dropper bunkring her. Værmeldingen for Hustadvika er god i dag, så vi tar den like godt i dag. Til kai i Bud hører vi kjente dunkelyser ute fra havet, og inn gjennom moloen kommer våre NMSK-venner i Havlyd og Von. Det er gått mer enn et døgn siden vi skiltes i Trondheim, så gjensynsgleden er stor!



Tirs 23/7, til Fosnavåg, 50 nm

Havet er blankstille i dag, og meldingene er gode for Stad'n i morgen, så vi fosser på sørover. Når vi passerer Ålesund ser vi også denne gangen «den mørke hatten» over byen – en sky av forurensning som tyter opp fra skorsteinen på et digert cruiseskip. Trist at vi godtar å motta all denne dritten til luft og sjø fra denne type turisme som legger igjen så lite positivt for de fleste av oss. I Fosnavåg kommer Robert innom på en kopp kaffe, og vi får en hyggelig prat – igjen.

Ons 24/7, til Kalvåg, 55 nm

Det er lite vind i dag og Stad'n er snill, selv om det både ruller og husker rundt Kjerringa og Gamla (NB: ingen sammenblanding med tittelen Matrosa, please!) Så kommer sola og den virkelige sommervarmen oss i møte! ...og tiden til å skrive kreative reisebrev reduseres. Nå gjelder «av med klærne og sprik med tærne» når vi er underveis. Kalvåg er en god havn, men standarden på gjestebryggene kunne vært bedre.



Torsdag 25/7, til øya Aldervåg («Den norske hesten»), 30 nm



En herlig reise på flatt hav og stekende varme i dag. Vi kaster anker i uthavna under øya Alden. Det lekker vann fra vakumdassen som hurpa i Haugesund forsøkte å ødelegge i fjor. En reparasjon forsøkes. Mange båter ut og inn med folk som skal gå topptur, mens vi nyter sommerkvelden og –natta på svai.

Fredag 26/7, til Værlandet gjestehavn, 2 nm

Gjestehavna på Værlandet er «sliten», men vi finner plass utenpå noen traktordekk. Går tur ut på nydelige svaberg og koser oss alt vi makter i sommerværet, uten tilskuere – både med bading og gymnastikk.

Vi tenker at det er bra å støtte lokalt næringsliv på slike små steder uten fastlandsforbindelse. Middagen forsøkes derfor inntatt på kroa i havna. Matrosa bestiller, men må vente på sin mat, og betjeningen foreslår at jeg henter min fiskesuppe når hennes mat er klar. I mellomtiden hjelper vi en bergensfamilie med å etablere seg på nabobordet. De går til kassa og bestiller...fiskesuppe. Breiflabben av en familiefar får beskjed om at jeg skal ha suppe først, men hiver seg over asjettene rett foran meg, finner den aller største og fyller den til randen, med et flir om kjeften. «Det er sikkert litt igjen til deg også», sier han ...men det er det ikke! Jeg bestemmer meg for at det er ikke meg imot å være mer høflig enn Breiflabben, men det holder hardt. Betjeningen trakk på skuldrene, og jeg fikk en uspiselig fish and chips som erstatning. Breiflabben spiser ikke opp suppa si, men er jammen meg frekk nok til å ta med familien bortom båten vår for å prate. Da....ga jeg en melding som resten av familien hans forsto, og de forlot stedet hastig. Men

B blir stående å «tyte» med Matrosa. Det var ikke meg i mot å holde fullstendig kjeft. En tross alt fin dag ender i noe dritt. Tre reparasjonsforsøk på vakumdassen fører til at jeg gir opp. Membranen er ikke mulig å få tett. Vi må snarest skaffe oss ny dass som kan lede dritten til septiktanken. (Dass nr 2 pumper det rett i sjøen, og kan derfor ikke brukes i havner).

Lørdag 27/7, til Aldervåg, igjen, 2 nm

Opplevelsen av å ligge i denne vågen for to dager siden, var så magisk at den må gjentas. Antares legges midlertidig inntil en «løen» kai mens jeg går tur opp på Alden. 450 meter stigning ender med en eventyrlig utsikt fra toppen i det nesten vindstille været. På turen ned igjen til bakerovnen (drøyt 30 grader) forteller jeg møtende og pesende turgjengere at jeg sparte et lite vindpust til dem på toppen, men mere var det ikke. Antares skyves ut i vågen, ankeret kastes og vi nyter sol og hav i fulle drag. Vi har eventyrlige dager her som vi aldri vil glemme.



Alden ("Den norske hest")

Søndag 28/7, til Hardbakke, 15 nm

Fortsatt tropesommer, men vi må bevege oss nærmere Bergen for å oppsøke dass-selgere. Vi finner en grei plass i Hardbakkens gjestehavn, men etter kort tid invaderes havna av bergensere som kommer fra



Hardbakke



Bergen



Utkantfestivalen. Ut fra 7-8 bollebåter/ yoghurtbegere som egentlig burde være klassifisert som spesialavfall (plast på sjøen) tyter det høyrøstede folk som ennå ikke er ferdige med festen. Og de legger seg utenpå min vakre trebåt! Den første båten spurte, og fikk tillatelse, men de øvrige tre båtene legger seg bare utenpå den første. Faren for plastpest på Antares er stor. Med støy og ståk på alle kanter rømmer skipperen ut på kveldstur over Ravennipa, der utsikten er formidabel.

Mandag 29/7, til Bergen, 45 nm

Tidlig avreise, men unødvendig. Dassjakten avsluttes underveis når vi får telefonisk napp hos en båtbutikk i Haugesund. De lover oss at dassen står klar når vi ankommer byen om et par dager. Når vi passerer Litlebergen ser vi Henry Austgarden om bord på NMSK-fjordbåten Dolphin. Antares gjør umiddelbart en 180 graders tårn og vi får gleden av å hilse på- og en særdeles hyggelig prat over rekka.

Vågen i Bergen er temmelig full av båter som fortsatt er på ferietur, så vi klasker utenpå en seilbåt. Eier dukker opp etter noen timer og jeg er spent på reaksjonen. Vi lager tross alt en solformørkelse for han. Men han har nettopp kjøpt denne båten og er bare lykkelig for oppmerksomhet. Grei kar! Grethe besøker oss om bord på kvelden, og engelskmannen fra nabobåten inviteres også opp på Antares fordekk. Sola skinner til langt på kveld og naboens whiskey smaker så godt at skipperen «ramler utpå». Det er vel greit det, etter en ukes opptørking etter stevnet i Trondheim.

Fra Bergen 30. juli og sørover, har dessverre min kulepenn tørket og blyantspissen har brukket (litt skrivevegring). Derfor avrunder jeg sommerens reisebrev med bilder - her vi ligger i sol, men kuling i Tønsbergfjorden mandag den 19. august. Fredag tøffer vi inn til hjemmehavna, og kan se tilbake på enda en fantastisk sommertur langs den vakre norske kysten med alle de fantastiske folkene som vi har møtt.

Utseilt distanse i år er 1.830 nautiske mil, over 95 dager. Hyggelig at så mange har fulgt turen på Fjøsboke vår. TAKK FOR NÅ!

SKØYTELIVETS GLEDER

- av Bjarne Grorud, fra Skipperposten mars 1985 -

Regnvær. Ikke forfriskende - sprutende - hølående slik at bobler driver bortover vannflaten, men jevnt sildrende. Tett. Du kan ikke se nedslaget av hvert regndrypp, det bare er der og får vannflaten til å ligne på levende sandpapir. Luften er full av bitte små vanddråper som nesten svever, men som faller nedover. Når du står ute blir det ikke noe splasj av vann som spruter i pannen. Du blir bare våt, veldig våt, veldig fort, uten at du begriper hvorfor. Ufattelig at det blir så mye vått av så små dråper.

Det begynte i natt.

Det hadde vært sol lenge nå. Hele uken. Skikkelig varm stikkende sol, en sånn som lager flass på neser. Og som gir god tørk på dekket. Bekdråpene gled sorte og blanke opp gjennom natene. Og de gamle dekksp plankene smilte med sine tørre sprekker.

Jeg sovnet godt i går kveld. En herlig aften var det, nydelig nyfisket middag. Kaffe og en tynn en etterpå. Hyggelig prat, gode historier, nesten sanne, bare pyntet litt på. Du sover godt etter en slik kveld. Helt til du snur deg i køya og kjenner isgufset av vått sengetøy i ryggen. Hva i svarteste - drypper det gjennom dekk? Drypper? Renner!

Den fordømte kona som ikke helte noen pøser vann over dekk i solsteiken, slik at plankene holdt seg fuktige og lette. Var det mannfolkarbeide det ja. Hun kunne i alle fall minnet meg på det. Ja, hun gjorde visst det, men hun kunne vel ha mast litt mer?

Hvis jeg ligger helt stille, så kanskje det fuktige tøyet blir varmet opp av min kropp, og så sovner jeg igjen?

Det blir morgen.

Fy fillern, jeg må på do. Da må jeg gå over dekk. Kan jeg gå som jeg er, uten en tråd? Da blir det lettere å bli tørr igjen. Men hvis vi har fått naboer i løpet av natta? Det kan bli skriverier både i Skipperposten og andre seriøse aviser hvis jeg løper i friluft på den måten. Får heller ofre shortsene. Kan du begripe at noen vil seg selv så vondt at de ferierer i skøyte? Fy for.....

Ut på dagen lettet det igjen, solen brøt gjennom. Og vi hadde fått naboer, fin skøyte, fine folk. Hva prater vi om, været selvfølgelig:

- Nydelig vær hva? Kom noen regndråper i natt. Vi merket ikke noe til det.

- Ikke dere heller?

- Nei, det kommer ikke vann gjennom et skikkelig natet tredekk!

Kan du tenke deg noe bedre enn båtferie. Herlig. Bare solskinn resten av dagen. Hadde det ikke vært så fantastisk deilig å ligge i sola skulle jeg helt litt vann over dekk. Men det kan da umulig bli regn til natten? Begriper ikke hva kona maser for, har vi det hyggelig eller?

Skal vel ikke stresse i varmen.

Årsmøte og årsmiddag 2020

Referat fra årsmøtet 7. mars (28 medlemmer tilstede)



Innkallingen til årsmøtet ble godkjent. Formann Thomas N Bjønness ble valgt som møteleder, og Arnulf Wibe ble valgt som referent. Anders Marstrander og Torolf Stenersen ble valgt som protokollvitner.

Møteleder leste opp årsberetningen for 2019. Den ble godkjent.

Arnulf presenterte årsregnskapet. Revisor har vært syk/innlagt på sykehus, og ikke rukket å revidere regnskapet. Rapport er imidlertid lovet. Årsregnskapet ble godkjent under forutsetning av at revisor ikke kommer med vesentlige merknader om feil e.l.

Budsjettforslaget som ble sendt ut til medlemmene sammen med årsregnskapet, ble presentert og godkjent. Styrets utsendte forslag om økning av medlemskontigenten for 2021 til kr 500, er hovedsaklig begrunnet med økte utgifter til trykking og forsendelse av Skipperposten, og ble godkjent.

Følgende vedtektsendring vedtatt: **§5.5. Valg av klubbens styre - styreleder og 5 styremedlemmer. Majoriteten av styret skal være båtmedlemmer. Det avholdes særskilt valg av styreleder. Resten av styret kan velges samlet. To fra samme båt kan inneha styreverv, men de representerer kun stemmene fra én båt på årsmøtet. Styret konstituerer seg selv. §7. Legge til et nytt punkt under styrets arbeidsoppgaver: utnevne regionale aktivitetskoordinatorer etter interesse og vurdering av egnethet. (Nye vedtekter er utlagt på www.nmsk.no)**

Valgkomiteens forslag til nytt styre for 2020-2021 var distribuert til medlemmene sammen med årsmøteinnkallingen. Den ble presentert for årsmøtet av Odd Ingebretsen. Årsmøtet gjenvalgte Thomas N Bjønness ble valgt som formann. Som styremedlemmer ble valgt Jorunn Krüger (gjenvalg), Ottar Joakimsen (gjenvalg), Arnulf Wibe (gjenvalg), Tor Anders Jahre (ny), Kjartan Fønstelien (ny)

Årsmøtet valgte Nicolai Bjønness til ny revisor. Eivind W Robertsen og Ole Larsen blir valgkommite.

Årsmiddagen 37 til bords i Skur 28 Oslo Maritime Kulturhavn (der NMSK er 1 av 7 medlemsorganisasjoner)

Natalia (til styremedlem Ole) var kokken som laget vår tradisjonelle årsmiddag med Erter, kjøtt og flesk.



Den smakte så godt at vi allerede nå gleder oss til neste årsmiddag!



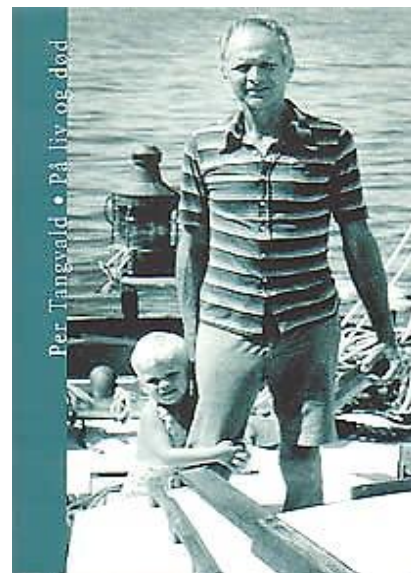
Maritim litteratur

Flyt Forlag drives av entusiastiske Anne Nygren, som også er en «motor» i Kystlaget Viken. Flyt Forlag gir ut bøker om verdens eventyrlige seilaser. Seilasene vi leser om og drømmer om og som noen av oss også gjennomfører.

På liv og død

«Den som lever uten litt galskap, er ikke så klok som han tror.»

Per Tangvald - legendarisk seiler og eventyrer. For snart 50 år siden forlot han en trygg tilværelse på land for å leve et fritt, men farefullt liv i seilbåt. Dette er en utrolig beretning om et menneske som har opplevd flere tragedier og gleder enn de fleste. Tangvald forteller lavmælt om sitt dramatiske liv. Om sønnen Thomas som ble født i uvær langt til havs, om Lydia som ble drept av pirater og om Ann som ble truffet av bommen og forsvant i havet. Denne selvbiografien får de fleste andre bøker om havseilas til å virke som beskrivelser av søndagsturer i indre Oslofjord. Per Tangvald endte sitt liv sammen med datteren Carmen i et tragisk forlis utenfor Bonaire. Sønnen Thomas har skrevet etterord til boken.



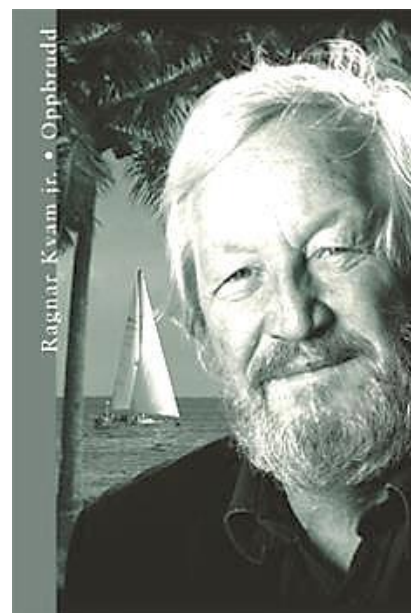
Oppbrudd

«Over kaffekoppen en regntung novemberdag ble jeg stående og se på hvordan vindbygene lekte med grenene på treet der nede i den triste bakgården. Det var nakent og bladløst, og plutselig var det som om jeg hørte bestefar rope «baut skip», og jeg var om bord i den åpne seilsnekka hans, på vei ut fjorden under en sol høyt i syd som hvisket: Bare seil! Å seile. Jeg fortapte meg mens jeg lot kaffen bli kald bak de skitne vindusrutene. Endelig, tenkte jeg, før jeg brått for opp, og mens jeg ennå forsøkte å få på meg ytterfrakken, raste jeg ned trappeopp - gangen. Jeg ville seile! Hele jorda rundt ville jeg seile, over Atlanterhavet og Stillehavet og ...»

I 1987 solgte Ragnar Kvam jr. alt han eide, kjøpte en 37 fots seilbåt og la ut på det store eventyret: en seilas som skulle vare i hele 14 år.

«Oppbrudd» er den første av i alt tre reiseskildringer fra turen.

Fortellingen er uvanlig åpenhertig og boken ble svært populær da den utkom første gang i 1990 og har vært i salg siden!

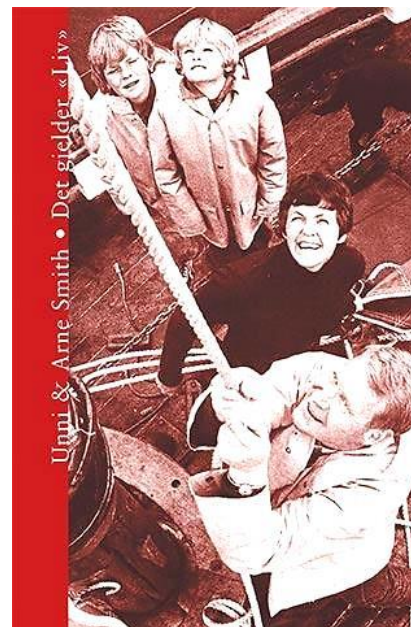


Det gjelder Liv

Her er boken for alle seilinteresserte. Turseilere, familie, regatta, hav- og jordomseilere. For trebåtfans og venner av Redningsskøytene. For de kystkulturinteresserte. Og for deg som drømmer om jordomseiling og eventyr på verdenshavene. Unni og Arne Smith er kjent blant alle skøyteseilere i Skandinavia som noen av de dyktigste og mest kunnskapsrike.

I boken forteller de om hvordan de fant den gamle redningsskøyta, om forvandlingen fra «råtehaug» til familiens sommerhytte, om de første seilturene uten motor langs Norskekysten, om salget av eget hus for å få råd til restaureringen av redningsskøyta, om skoleskipsregattene med egne barn og andre ungdommer ombord og om seilturer i vikingenes kjølvann.

Og til slutt, selve eventyret: Seilturen jorden rundt... et sant eventyr!



Nye medlemsbåter i NMSK

- Arnulf -

Etter justering av vedtektene på årsmøtet i mars 2018 har medlemstilgangen til NMSK vært fantastisk god! 106 nyinnmeldte båter er blitt presentert i Skipperposten siden den gang, og her kommer de siste 5 nye siden febraurnummeret i 2020. Alle medlemsbåtene er presentert i «Fartøyregister» på vår hjemmeside <https://nmsk.no/fartoyregister/>. Skipperposten presenterer også 2-4 båter» i hver utgave, med fyldig/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!

ANNA

(Ida F Bjurbeck, Killingen/Oslo)



BERSERK

(Trond Harvik, Nykirke/Fjærholmen)



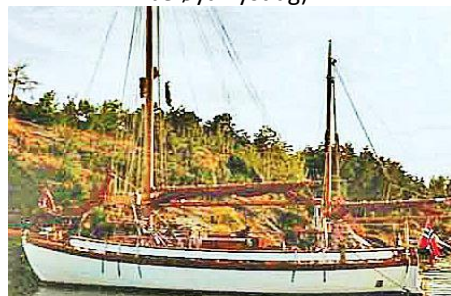
HYLSFJORD

(Jan Halle, 3014 Drammen)



MJØLNER

(Jørgen Tadvin, Oslo/Rosnestangen
Jeløya kystlag)



SULINGEN

(Alf J Johansen, 5430 Bremnes)



Tjærlighetsvisa

Når tjærelukta ligg utover vannet
Og du og æ har funne oss ein kost
Og fira koppa kaffi er på termos
Og matpakken er brødskive med ost
Og vi har prata om en båt vi lika
Og alt e fint og ikke tel og tru
Ingen lukta godt som du da
Ingen lukta godt som du...

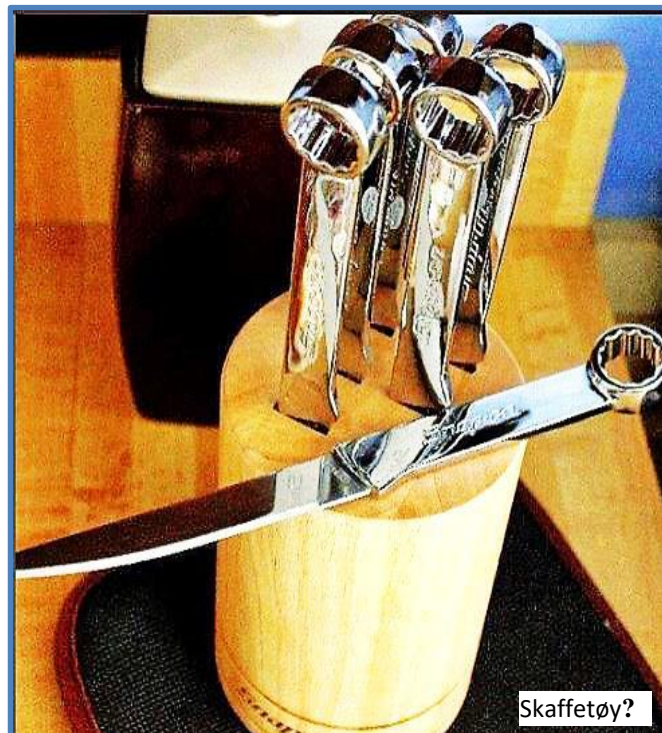
Historiens gode voktere

Når RS-skøytene tas ut av aktiv tjeneste, venter et nytt liv. Mange får oppleve et fellesskap i Veteran-skøyteforeningen. Drevet av entusiastiske, kjærlige eiere.

Tekst: Lars-Ludvig Røed



RS Idun, en medlemsbåt i NMSK



Skaffetøy?

Mat fra havet

- fra norli.no -



Ellen-Beate Wollen

GRATIS MAT FRA HAVET

Ville og velsmakende delikatesser fra sjø og fjære



Gratis mat fra havet

- ville og velsmakende delikatesser fra sjø og fjære

Havet og norskekysten byr på uendelig mange delikatesser. De er helt gratis. Du må bare oppdage dem, så kan du sanke og fange mat til de mest utsøkte måltider, med et minimum av utstyr.

Denne boka gir en oversikt over spiselige planter og dyr som du finner i og ved havet. Planter i strandsonen, skjell, krabber, snegler, tang og tare i fjæra, og fisk i havet. Strandplanter er fine å bruke som krydder og smakstilsetning i salater, og som tilbehør til og ingrediens i fiske- og skaldyrretter. Tang og tare er ikke bare næringsrikt, det er også smakfullt og godt. Fisk, skaldyr og skjell kan med fordel utgjøre en større andel av kosten vår, og forfatteren viser fram det store mangfoldet vi finner nær oss og de utallige måtene vi kan tilberede det på. Boka inneholder over 70 lekke oppskrifter basert på strandplanter og sjømat, med inspirasjon både fra Østen, Middelhavslandene og Norden

Sjømat og fiske hører sommeren til. Kan all fisk spises om sommeren?

av [Mette Risbråthe](#)

Spiser makrellen daumannskjøtt og er torsken uspiselig om sommeren? Mytene er mange om norsk sjømat. Hvor mye sannhet ligger i mytene? Vi har spurt professor Finn-Arne Weltzien ved NMBU – Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.

Er torsken slappere om sommeren?

Nordlendinger er i overkant opptatt av å utnytte ressursene i havet, og har mange meninger om hva som kan spises, hva som ikke kan spises og når. Jeg er selv vant til å fiske ørsmå torsk og makrell i Oslofjorden – i alle fall sammenlignet med hva du kan finne i havet i nord. På ferie hos familie i Nordland er det utrolig gøy å dra opp torsk på størrelser jeg bare kan drømme om i Oslofjorden. Men neida – min nordnorske svigerfamilie rynker på nesa, og krever at torsken kastes ut igjen. Til nød kan den gis til katten.

I følge et gammelt ordtak skal man ikke spise torsk i måneder uten r i navnet – altså fra mai til august. Er dette bare gamle myter, eller er det riktig at torsken ikke smaker godt i sommermånedene?

– Torsken blir bokstavelig talt litt slapp i fisken om sommeren. Det skyldes at den nettopp har gytt, og har et høyere vanninnhold i kroppen. Torsken gyter i perioden januar til april, og har da brukt mye energi på å produsere egg. Dermed er den kanskje ikke like saftig og god som den er om vinteren, men den er på ingen måte dårlig, så det er bare å spise torsk om sommeren også, sier professor Finn-Arne Weltzien.

Han tror nordlendingers sterke meninger om når man kan spise torsken henger sammen med denne landsdelens sterke kulturelle kobling til skreifiske i Lofoten på vinterstid, og at det er med på å forsterke oppfatningen om at torsken smaker best vinterstid.

En av mytene er at det er *kveis (mark) i fisken* når temperaturen i havet er varmere. Stemmer det?

– Det finnes mange typer kveis, og forekomsten varierer mye fra sted til sted og er typisk relatert til hvorvidt det finnes sel i området. Det finnes ingen indikasjoner på mer eller mindre kveis til ulike årstider. Kveis er med andre ord intet argument for å spise torsk bare i måneder med r, sier forskeren.



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

Høvedsmann

Brakstadvegen 213 7856 Jea

+47 74286200

post@segloffet.no

NMSK profilering

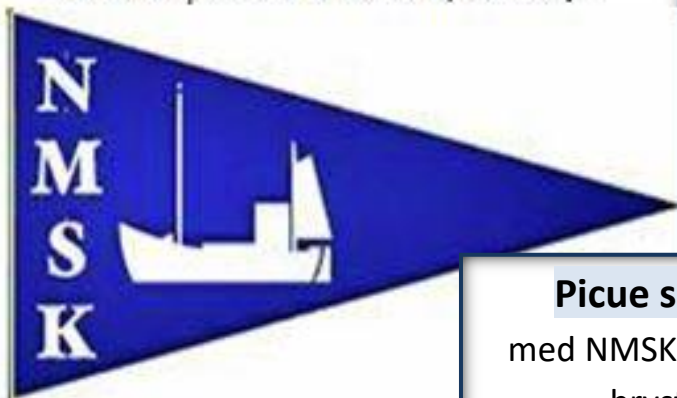
Styret erfarer at vår reetablerte hjemmeside <http://nmsk.no/> med bl.a arkivene «*Fartøysregister*» og «*Skipperposten*» er viktige aktivum i rekrutteringen av nye medlemmer. Det er også våre medlemseffekter <https://nmsk.no/medlemseffekter/>. Effektene som vises under kan bestilles gjennom post@nmsk.no eller til styremedlemmene Tor Anders eller Jorun (se siste side), 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, i messing m nål på baksiden

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,-



Medlemsrabatter

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

Regionol Trading (Strømsv 318 på Alna i Oslo)

10-35% på oljer/fett/kjemi, filtre, 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.

Star Maling/Carboline i Drammen/Lierstranda

NMSK sine medlemmer får 30% rabatt. De fører også Owatrol 1 og 2.

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. Kvaliteten er veldig god!

Navigasjon

- *watchtower online library og Sjøfartsdirektoratet* -

ER DU redd for at du skal komme til jordens ytterkant og falle utfor stupet? Naturligvis ikke. Men i tidligere tider var det noen sjømenn som åpenbart var redd for nettopp det. Mange seilte bare i farvann hvor det var land i sikte. Andre modige sjømenn fortrenget imidlertid frykten og satte kursen mot det åpne hav. For omkring tre tusen år siden drog fønikiske sjømenn ut fra sine hjemstedshavner langs Middelhavets østbredd for å



drive handel i Europa og Nord-Afrika. På 300-tallet fvt. seilte Pytheas, en gresk oppdagelsesreisende, rundt hele Storbritannia, og han kan ha kommet så langt som til Island. Og arabiske og kinesiske sjømenn fra Østen hadde ferdes på Indiahavet lenge før de europeiske skipene gjorde sin entré der. Ja, den første europeeren som satte kursen mot India, Vasco da Gama, nådde trygt fram dit med hjelp fra den arabiske losen Ibn Majid, som loste Vasco da Gamas skip under den 23-dager lange seilasen over Indiahavet. Hvordan navigerte disse tidlige sjøfarerne på havet?



Hovedsaklig kan vi beskrive det som navigering ved hjelp av **havet, himmelen og vinden**.

Det er interessant å lese historien opp mot dagens **krav til førere av større fritidsbåter – D5L**.

I «læreplan for opplæring av førere og styrmenn av fritidsbåter inntil 24 meters skroglengde» er kravet: Kunnskaper om og kjenne grunnleggende prinsipper for sikker seilas ved bruk av sjøkart, kartplotter/kartmaskin og vanlig brukte navigasjonshjelpemidler under seilas –dag, natt og under nedsatt sikt, innaskjærs og i kystfarvann. Elevene skal videre kunne nyttiggjøre seg sjøkartenes informasjon og kunne identifisere alle potensielle farer! De skal kunne beskrive hvordan jorda er inndelt i koordinater og hvordan stedets geografiske bredde og lengde utmåles og settes ut.

De skal ha kunnskaper om retninger på jorda, om avstandsmål til sjøs. Kunne forklare om merkatorkartets egenskaper og sammenhengen mellom kartets breddeskala. Ved hjelp av kartkatalog kunne finne fram til nødvendige kart (hovedkart, spasiakart og havnekart) for en reise langs kysten. Være kjent med kravet til oppdatering av sjøkart og hvordan kartrettelser bekjentgjøres og utføres. Ha grundig kjennskap til sjøkartets detaljer, kunne tolke symboler, forkortelser, dybdemerking og merking av seilashindringer og seilasleder. Kunne beskrive og bruke seilasregler ed bruk av fyr, lykter og faste- og flytende sjømerker, herunder ha kjennskap til IALA systemet. Kunne finne kurser å styre etter, distanser å seile og kunne planlegge trygg seilas i henhold til seilasregler og fartøyets størrelse og dypgang. Kunne bruke Den Norske Los og gjøre seg kjent med farvanssbeskrivelser og seilasveiledninger for en planlagt seilas.

Kunne demonstrere bestikkforhold i kartet og finne bestikkplass på grunnlag av utseilte kurser og distanse, med og uten strøm og drift. Kunne gjøre rede for forskjellen mellom rettvise og magnetiske kurser, finne stedets misvisning og rette til aktuelt år. Kunne finne deviasjonen for aktuell kurs av kurve/tabell og kontrollere kompasset ved hjelp av med eller sikre peilinger.

Nest sist

Viktige nyheter på hjemmesiden nmsk.no vil ofte speiles på klubbens Facebook side!



Coronnabenk

En mand skal ikke beklage sig over sin hustru. Hvis hun var perfekt, havde hun valgt en anden.

DU MÅ ALLTID HA EN ØL I KJØLESKAPET, ELLERS BLIR DET KJESKAP, OG DET GIR JO INGEN MENING.



Lille Ole på 8 år er den gløggeste gutten i klassen, og alltid først ferdig med prøvene.

For at han ikke skal forstyrre resten av klassen, sier frøken en dag til ham:

– Ole, du er så flink at jeg blir nødt til å stille deg et ekstra spørsmål.

Det sitter 5 fugler på en gren. Du har med deg en gevær og skyter en av dem.

Hvor mange sitter igjen?

– Ingen, svarer Ole.
– Hva mener du... Ingen, spør frøken?

Vel, den ene stuper i bakken, og de andre flyr skremt avsted.

Frøken nikker mot strebende.

– Svaret skulle egentlig vært 4, men jeg liker måten du tenker på.

Litt senere rekker Ole hånden i været.

– Ja, Ole?

– Frøken, kan jeg få spørre deg om noe?

– For all del. –

Okay, 3 damer står ved en iskrem bil, og alle har fått seg iskrem.

En av dem slikker på isen, den andre biter i den og den den tredje suger på den.

Hvem av dem er gift?

–Frøken rødmer:

– Ehh....Jeg vet ikke helt, kan det være hun som suger på den?

– Nei, frøken. Det er hun som har ring på fingeren, men jeg liker måten du tenker på .

Har du hørt om fiskeriministeren som trakk sei. Han hadde juksa!

Mange gutter var nysjerrige av natur og eksperimenterte med allverdens rare ting når de hadde tid. Fantasien kjente ingen grenser, men hjelpemidlene var så og man fikk bruke det man hadde for hånden. Slike gutter ble ofte Skipselektrikere.



En ung dame drømte om å komme seg til Australia. En dag traff hun en sjømann på en bar, og han lovet å oppfylle hennes store ønske. Båten hans skulle nemlig gå til Australia neste dag, og han kunne ta henne med som blindpassasjer. Betingelsen var at hun oppholdt seg i hans lugar hele tiden. Den unge damen var med på dette, og i dagene som fulgte ble det mange hete hyrdestunder mellom de to i lugaren. Etter en uke ble hun lei av å bare være på lugaren. Hun tenkte at skutt au, vi er langt til havs, så de kan ikke sette meg i land uansett. Dermed våget hun seg opp på dekk, der hun traff en annen sjømann.

Er vi ikke snart framme i Australia? spurte hun. *Australia?* Unge dame, dette er Bastøyferga!

Nå er det på tide å vise hva du er god for! *Pyse*, eller *Viking*?



Jeg keder meg ikke så meget, men det virker utroligt for mig at der i én pakke med ris er 8976 korn og i en anden 8982.. 😊

MEDLEMSAKTIVITETER

Grunnet faren for Coronasmitte er alle kulturarrangementer forbudt i tiden fram til 15. juni. Forbundet Kystens landsstevne i Bergen og Risør trebåtfestival er besluttet AVLYST. Forøvrig råder det fortsatt noe usikkerhet om noen planlagte arrangementer kan gjennomføres. Følg med, følg med...

Følgende tips er fortsatt på lista vår når Skipperposten går i trykken:

- Medio juli Flere NMSK-medlemsbåter fra sør-øst har fortsatt planer om Vestlandstur på tross av Covid19. Skal vi møtes på sjøen? (Enkelt-båter som ønsker besøk, kan kanskje poste på NMSK Facebook-side hvor de befinner seg?)
- 13 – 16. august Ulsteinvik trebåtfestival – pr 15. mai: JA!!!!
- 11 – 13. september NMSK høstsamling (sør-øst) ?

STYRE OG STELL

NMSKs styre 2020-2021:

Styreleder:	Thomas N Bjønness	tlf 90529911,	e-post thomas@trendegfrisk.no
Styremedlem:	Arnulf Wibe	tlf 99598964	e-post arnulf.wibe@online.no
Styremedlem:	Jorun Krüger	tlf 48047966	e-post jorun.camilla.kruger@vtfk.no
Styremedlem:	Ottar Joakimsen	tlf 95899640	e-post ottjo07@gmail.com
Styremedlem:	Kjartan Fønsteli	tlf 91548909	e-post kjartanfonsteli@gmail.com
Styremedlem:	Tor Anders Jahre	tlf 90519929	e-post tormur@online.no



Jorun



Ottar



Kjartan



Tor Anders



Arnulf



Thomas



NMSK samseiling til Trondheim i 2019



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Drammensveien 208, 0277 Oslo

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