



SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Oktober 2020

Utgave nr. 111



www.nmsk.no

SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



Forsidebilde:

Juninatt i Haugesund (Smedasundet)

Foto: Arnulf Wibe

Redaktør
Arnulf Wibe
arnulf.wibe@online.no

Innhold

s 3	Formannens hjørne
s 4-7	NMSK regionale aktiviteter
s 8	Erfaring med miljøvennlig bunnstoff
s 9	Hold båten tørr
s 10-12	Fartøyvern
s 13	M/K Tokai trenger hjelp
s 14	CALYPSO
s 15	MÅSSKJÆR
s 16	Nye medlemsbåter mai-oktober 2020
s 17-19	Samseiling Ålesund-Fonnes sommer 2020
s 20-23	Langs norskekysten sommeren 2020
s 24	Sea B&B
s 25	Landsstevnet 2021 i Moss
s 26	Fra gamle dager: Til ølets pris
s 27	Høvedsmann skipshandel (annonse)
s 28-29	Navigasjon
s 30	Profilering av NMSK
s 31	Nest sist
s 32	Styre og stell

Formannens tankefulle hjørne

«Livet er en reise med blind skipper» Jeg skal ikke påberope meg å være noen kjent lyriker, men utsagnet oppsummerer til tider denne reisen vi er på. Desto flere dager og år som går føler jeg mer og mer at uforutsigbarhet er en stor side av livet, som man bare må akseptere. På godt og vondt. Man planlegger hvor sjøreisen skal gå, kaster tampene i land og setter av gårde. Enten kjelleren er bebodd av en stor og gammel semidiesel som dunker taktfast gjennom bølgene, eller skuta har blitt modernisert med en hurtigløpene, mangesylindret malmklump med både turbo og blåsær, så legger vi fra kai fulle av pågangsmot og forventning. Kursen settes mot kjente eller ukjente farvann, men for de fleste av oss med et stort eller lite snev av planlegging på forhånd. Så dukker plutselig et skjær opp, det skjæret som ikke står i kartet men som like sant røsker tak i både skutebunn og propell og medvirker til at mannskapet for en støkk de sent glemmer. Enkelte slike grunnstøtinger er kraftige nok til å senke det stolteste skip, men som regel går det heldigvis bra med mindre sår og hakk i enten stoltheten eller i livet selv.



Formannen i Motorskøyteklubben, som for 4 år siden tok over eierskapet av Trøndelagskutteren Bjugnskjær, har plutselig levert stafett-pinnen på skuta videre til ny eier med friskt pågangsmot. Denne båten som med sine unike 59 føtter, nærmere 60 tonn tung, og med buken fylt til randen av ekte helnorsk Haldorsen-maskineri fra 1969. (Brødrene Haldorsen, Wichmann Motorfabrikk, Rubben, -kjært barn har mange navn). Mang en time er lagt ned i denne kutteren som jeg var overbevist om at skulle følge meg til pensjonistalderen. Mang en båtpenge er lagt ned i innkjøp av materialer, natemasse, oljer og diverse, -en slik investering er et stort sort hull du kan kaste alle pengene dine ned i og aldri se dem igjen er det mange som sier. Og vi elsker det! Ja jeg sier vi, for jeg regner med at mange av dere som sitter her og leser kjenner dere igjen i trebåteierens, -eller veteranbåteierens lidelser og gleder. *Schizofrenia Nautica* er diagnosen selvtnevnte professor i psykologi og annet lurium Frode Rogne (nå avdød) beskrev våre skjebner med. Og de mest håpløse tilfellene beskrev han som *Gigantomania Nautica*. (Denne medisinske og høyst passende vitenskapelige artikkel kan leses i sin helhet i Skipperpostens Juniutgave 2014, side 6-7). Og her befinner jeg meg altså midt i et båtbytte! Med to små hjemme, full jobb på både kona og meg selv, strekker ikke lengre tiden til alle prosjekter som Bjugnskjær ønsker og krever.

Denne uforutsigbarheten som livet bringer, tross enkelte dype sår og voldsomme skjær de færreste er forunt å unngå, -denne uforutsigbarheten er samtidig det som gjør livet så interessant. Hvem kunne visst at jeg plutselig skulle være i en livssituasjon der jeg kunne få muligheten til å erverve meg en luksusyacht i 30 tonn ren mahogany. En representasjonsbåt det kun finnes en av i Norge, ja kanskje kun en i hele Europa for alt jeg vet. En Cris Craft på nærmere 60 fot som i sin tid ble importert av en Gresk Skipsreder og gikk som representasjonsbåt i Middelhavet, og som etter en tid i Tyskland har vært mange år i Norge. En unik båt som er kjent og kjær for mange langs kysten av Norge fra Østfold til Lofoten, som har vært medlemsbåt i NMSK i en mannsalder allerede...

Det bringer meg avslutningsvis til en oppfriskning av vår formålsparagraf: *Arbeide for bevaring og bruk av, samt kunnskaper om historien til eldre og særpregede motorfartøyer som representerer kystens historie. Klubbens hoved- fokus 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.*

Våre unike båter bringer oss sammen. Jeg håper året 2021 gjør det lettere for oss å møtes på sjøen og langs kysten, og ikke kun på digitale plattformer som i Koronaåret 2020

Thomas Nicolai Bjønness

NMSK regionalt

Vestland og Rogaland

Margit på vei hjem t Åmøy itte ei flotte høst-helg på Østhusvik



NMSK høstsamling i Strusshamn/Askøy

Tilstede var Orient, Albatross og Dolphin, og totalt 11 personer. Litt skuffende, men det var midt i oppblomstring av Corona i Bergen, og det la nok en demper for mange. Lørdag hadde vi knallfint vær med felles grilling på kaien, før vi trakk inn i selskapslokalet utover kvelden.

Hilsen Espen og Jan-Tore



Karsten Myhre på Facebook 1. oktober, med sin nye båt Irene: (sammenstilt av red)

Nesten 4 måneder har gått siden jeg forlot Os ca 4 mil syd for Bergen, bare avbrutt av 2 stk korte Osloturer. Virkelig en opplevelse!

Ca 1200 sjømil er tilbakelagt, 200 motortimer på loggen, ca 3000 liter diesel er forbrukt for ca kr 28.000,-. Havneavgifter for ca kr 5.000,- er medgått, og jeg er nå tilbake i Bergen.

Vinteropplag i stor hall klar for båten, men dengang ei (uflaks, se bilder under – båten er), og nå fortsetter jeg sørover mot alternstiv havn. Godt å ha tid...



Så langt, men ikke lenger. Høyden på hallen var 5 cm for lav.



Svenskeskøyta NAUSTVÅG fra Stavanger/Sandnes: "Nydelig kveld på fjorden" (19. september)

NMSK regionalt

Møre, Romsdal og Trøndelag

Laurdag 20 juni arrangerte Herøy Kystlag der undertekna er leiar, «Open dag» på anlegget i Fosnavåg. Dette kombinerte vi med eit **NMSK-treff**.

I strålende varmt ver hadde vi grillings på kaia, vafler og kaffi. Vi hadde og kjøpt inn godt med Antibac og sytte for avstand mellom folka.

Vi fekk denne dagen besøk av dei flotte båtane; «Stero», «Fruholmen», «Sarato», «Neptun» og «Havlyd». Min eigen losbåt «Feie» lot eg ligge ved eiga kai i Fosnavåg, slik at det ikkje skulle bli for trangt.

Ekstra kjekt er det når båtar med semidieselmotor kjem dunkande. Det vert ei spesielt god stemning av dette. Som kjent har både «Neptun» og «Havlyd» Brunvoll 28. Det vart ein glide dag. Vi vil prøve å gjere dette på nytt neste år.

Eg fekk mange positive reaksjoner frå folk i etterkant, som hadde sett pris på tiltaket, og som filma båtane både når dei kom og når dei drog att.

Robert Voldnes



Kystlagsbrygga i Fosnavåg



Stor aktivitet på skøytebrygga til Erling på Ellingsøya – vår, sommer og haust! Men...Svein Egil med Nonstind: Vi savner deg som skøyteklubbmedlem!

Lørdag 7. November inviterer NMSK til treff på Ellingsøya.

Vi møtes kl 15 og tusler litt rundt på brygga der vi har 4 flotte skøyter liggende. Flott om fleire kan stille med egen båt også.

Erling viser film fra samseilingstur i Sommer der Havlyd, Lasarus og Von seilte sørover kysten. En fantastisk flott tur og film! Litt bevertning og god båtprat gjerne med tanker og ideer for neste båtsesong.

Påmelding til koordinator Erling, innen 1. November tlf 95827380.



NMSK regionalt

Viken

Endelig fikk vi lov til å samles under maritime forhold i disse virustider. Først ute var **Akershusstevnet 12. september** der NMSK samarbeidet med alle de 6 øvrige foreninger som danner Oslo Maritime Kulturhavn.

NMSK høstsamling for Sør-øst Norge, i Moss 18-20/9, med 15 båter og ca 25 mannskap. Et enkelt og trygt arrangement, der Jeløy kystlag tilrettela for hyggelig samvær, som så mange av oss var helt utsultet på i disse tider. Havna var fantastisk - og MANGE skuelystne Mossekråker var innom. Lovende for neste års Kyststevne!



Akershusstevnet:



**NMSK
høstsamling
i Moss, i
samarbeid
med:**



Høstsamling Moss, forts



Inn i de små timer



Erfaring med miljøvennlig bunnstoff

- Arnulf Wibe -

Martic er et norskprodusert miljøvennlig add in for ordinære bunnstoff, som ser ut til å fungere bra. Jeg har testet produktet på Antares i to sesonger (1,5 år), og deler mine erfaringer med leserne av Skipperposten her.

Martic, som produserer i Haugesund, skriver selv om produktet: Martic 100-serien er en forretningshemmelighet/formel utviklet til bruk som tilsetningsmiddel i eksisterende produkter innen bunnstoff. Stoffet produseres i Haugesund.

Etter at bruk av kobber ble forbudt i 2002, har man lettet etter erstatningsprodukter. Martic har **ingen giftige utslipp verken på land eller i vann** og er ufarlig å håndtere, hevder produsenten både skriftlig og i samtale med Skipperposten. Ved tilsetning av Martic add-in i ordinære bunnstoff som alle får kjøpt i butikk i dag, vil det bli betydelig mindre begroing og påslag, sier daglig leder Bjørnar S Nilsen.

Jeg kjøpte Martic på <https://www.yourvismawebste.com/martic-as/nettbutikk> og for et par hundrelapper, lå det i min lille postkasse samme uka. Ved slippsetting i april

2019 blandet jeg det inn i Jotuns selvpolerende bunnstoff, Nonstop Supreme, (0,25 dl Martic per liter bunnstoff). Hele bunnen, inkl ror og propell ble smurt. Sommeren og høsten 2019 kunne jeg ikke finne noe som helst som var grodd fast på båten. Vannlinja var litt slimete, men ror og propell var som nysmurt. Utpå våren 2020 kunne jeg se at slim og grønske vokste under vannlinjen, men bare på «solsiden» av båten. Rurene som normalt setter seg i april måned, så jeg ingenting til. Utover sommeren økte slimet i lengde, og hang godt fast selv om vi kjørte i ca 8 knops fart og tilbakela 1300 nautiske mil. På akterskipets flaps der rurene setter seg først, så jeg fortsatt ikke annet enn slim.

Så... får jeg tilbud av vårt nye medlem i NMSK, Frode Idsøe som eier Tau slipp og båtbyggeri og den 21 m lange og vakre kutteren Utvær, om slippsetting der. Planen var egentlig å gjøre det våren 2021, men det fristet å gå opp på en stor, velutstyrt og kompetent slipp! Så når Matrosa reiste hjem med fly, tok jeg like godt den tunge og «grisetete» jobben alene – med et velfyllt pillerglass med Paracet lett tilgjengelig.

Der Antares steg opp av vannet på den store slippemmen, står jeg spent og beskuer skroget. Omtrent *ingen* rur eller andre skjell var å se, hverken på propell, ror eller skrog! Min nye, grusomme fiende var heller ikke å finne – «djevleøstersen fra Stillehavet» som for fire år siden hadde etablert seg og nesten tettet motorens kjølevannsinntak. Men slim og grønske satt fast som en beverpels under vannlinja. Den er vel ikke så ille som rur og skjell, men den lot seg ikke fjerne med flere varianter av høytrykkspyler. «Skrubbe» sa Frode! Han demonstrerer effektiv bruk av sin brede piasavakost, og avleverer den som en stafettpinne til meg – etter å ha fjernet det meste av pelsen på skroget. Takk! Jeg jobber meg videre med siste

finish, dønn sliten. Det gamle bunnstoffet sitter fortsatt godt når det ikke får tørke lenge. Det blir regn i morgen, sier Frode. Vurder å begynne med ny stoffing allerede i kveld, så kan du spare både tid og krefter! Jeg gjør det, og pillerglasset trengs før hodet skal hvile noen få timer på puta. Neste dag siler regnet nedover skutensiden som nå er nysmurt. Da gjenstår undersiden av skroget. Der har gammelt bunnstoff tørket fullstendig, og en del faller av i flak og fester seg på rullen med fersk smurning. Irriterende, men nå har jeg god samvittighet! **Avfallet er mer miljøvennlig enn noen gang!** Min nye og viktigste lærdom er at jeg må smøre hele bunnen *med en gang* det gamle bunnstoffet er tørt for sjøvannet. Og hva smører jeg med denne gangen? Antares skal selges, så den nye eieren får vite det når den tid kommer!

Tau slipp ga en veldig god opplevelse – tivelig og profesjonelt! Og det var svært berikende å bli enda bedre kjent med Frode og sønnen Roar. Ikke værst å både bli invitert både til slippet, lære enda mer om båt og bli med hjem privat på middag!



Frode Idsøe betrakter grønsken på Antares

Kommentar: Både SINTEF og Jotun skriver at de holder på med utvikling av mer miljøvennlig antigroingbelegg som både kan brukes som bunnstoff for båter og belegg for oppdrettsanlegg. Ingen av dem forteller hvem som samarbeider med hvem – ei heller Martec vil fortelle om slikt. Her kan det dreie seg om store penger, så tiden vil sikkert vise hvem som lykkes. Martec er ikke langt unna!

Hold båten tørr

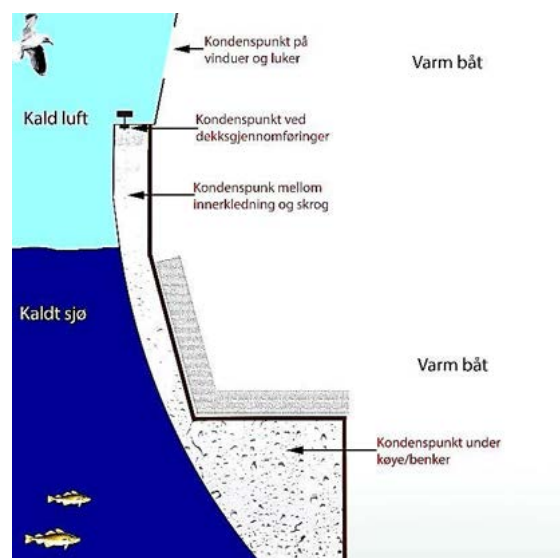
- fra redningsselskapet.no, Trond J. Hansen -

Ved å holde båten tørr kan vi forhindre rust, mugg og råte, beskytte elektronikk og bevare båtens verdi. For å hindre fukt trenger vi en luftavfukter. Men det er ikke likegyldig hvilken type vi velger.

Den gjennomsnittlige relative luftfuktigheten (RF) er i Norge på 80 prosent og uansett årstid-sjelden under 65. Grenseverdien for korrosjon er på 55 prosent RF, mens grenseverdien for mugg- og soppdannelse er på 70 prosent RF. Derfor er det om å gjøre å holde luftfuktighet i båten på under 55 prosent. Selv på en fin sommerdag kan det være vanskelig å komme under denne verdien, så egentlig trenger vi avfukter året rundt.

Ulike årstider, ulike utfordringer

På sommeren kan det oppstå fuktproblemer ved at vi bruker dusj, henger fra oss våte klær, har med oss våt hund osv. Bare i løpet av natten ånder en voksen person ut rundt en halv liter fukt. I tåke og regnvær vil luftfuktigheten alltid bli høy. På våren og om høsten oppstår det lettere kondens i båten. Når det er kaldt utenfor båten, så oppstår det kondens i møte med varm luft inne i båten. Vi ser det gjerne ved dugg på luker, vinduer og på deks- og skroggjennomføringer. Alle steder hvor fuktig luft møter kalde flater. Vi kaller det kondenspunkter. Ofte vil det danne seg kondens mellom skrog og innredning. Skrogsiden er kald, mens det er varmt inne i båten. Det kan lett oppstå mugg- og soppdannelse på slike fuktige steder og skadene kan bli store.



Forskjellige teknologier

De rimeligste avfukterne får du for drøyt tusenlappen, mens de dyreste koster drøyt 17 000. Hovedgrunnen til de store prisforskjellene er at avfukterne er bygget på ulike teknologier, som igjen gir dem ulike egenskaper. Hovedsakelig skiller vi mellom to teknologier: **Kompressorteknologi** og **tørkerorteknologi**. De rimelige avfukterne bruker førstnevnte teknologi. Prinsippet er at luften suges inn og blåses mot et kjøleelement. Fukten i luften kondenseres og renner så ned i en beholder, eller føres ut i vask/avløp. Ulempen med avfuktere bygget på kompressorteknologi er at effekten reduseres ved temperatur under 15 varmegrader og opphører helt når temperaturen kommer ned mot fem grader. Da vil de bare trekke masse strøm uten at de har noen effekt utover å skape en viss luftsirkulasjon. For bruk om vinteren vil de derfor være uegnet, men de kan være greie for å holde båten tørr så lenge det er forholdsvis varmt i været.

Tørkerotoravfukterne er dyrere, men effektive uansett årstid. Prinsippet er at den fuktige luften passerer et roterende hjul som er satt inn med et materiale som absorberer fukt (Silica gel/Zeolitt) og har evnen til å holde på fuktigheten. Det roterende hjulet passerer et varmeelement slik at fukten frigjøres og føres bort. På noen modeller samles fukt i en beholder, på de mer avanserte modellene føres fukten bort som vanddamp gjennom en slange ut i friluft (eller til avløp/skroggjennomføring). Fordelen med avfukterne som er bygget på dette prinsippet er at de er like effektive selv om det er kaldt og noen av dem fungerer ned mot 30–40 kuldegrader. De rimelige tørkerotoravfukterne fungerer ned mot null grader.

Det finnes et bredt utvalg av luftavfuktere. Dessverre er det ikke så mange av dem som fungerer når det er kjølig. Fire avfuktere som er basert på tørkerorteknologi og som fungerer også når det er kaldt: F-dry avfukter, Munters avfukter og to modeller fra Meaco (nyeste er DD8L Zambezi)

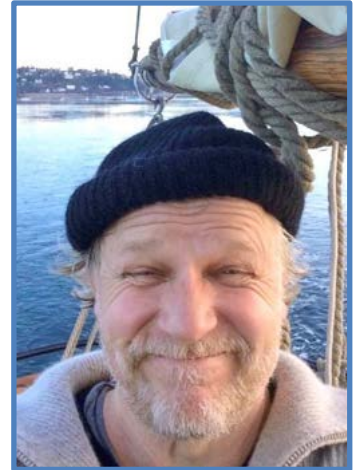
Noen vintertips: På Vestlandet er det vanlig med store temperaturvariasjoner, og følgelig vil det lett oppstå problemer med kondens. Da er det ekstra viktig med en avfukter. Er det et kaldere og jevnere klima, slik det gjerne er på Østlandet, vil luften inneholde lite fukt. Som nevnt oppstår kondens i møte mellom varm og kald luft. Det er derfor ingen god løsning å varme båten opp innvendig. Er det varmt i båten vil det oppstå kondens og fuktproblemer. Er det kaldt trives heller ikke muggsopp. Anbefalingen er å sørge for god lufting og heller prioritere en luftavfukter innstilt på cirka 50 prosent. Det skal være minst mulig temperaturforskjell mellom temperatur ute og inne.

Fartøyvern

Gamle skuter og søvnløse netter - støtteordninger for fartøyvern

- 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.



I forrige artikkel beskrev jeg den vernestatus fartøy kan ha. Det strengeste er fredning. Det er 14 fredete fartøy i Norge i dag i tillegg til to som er midlertidig fredet. Det vanligste vernet er det frivillige og omfatter rundt 250 fartøy som har inngått en kontrakt med vernemyndighetene om et frivillig vern. Nå ligger denne myndigheten i fylkeskommunene som alle har en person som arbeider med fartøyvern. I tillegg har vi lovhjemlet vernestrategi i kulturminnelovens §2 som forbyr utførsel av fartøy fra før 1950. Det finnes ytterligere et vern av fartøy som neppe rammer noen av medlemmene i kulturminnelovens §14 som freder skip og skipsrelaterte funn eldre enn hundre år. Hvis man finner disse under vann eller i jorden. Gjellestadskipet som kulturhistorisk museum graver ut på et jorde utenfor Halden i disse dager, er et slikt funn. Et vikingskip som på et tidspunkt har blitt benyttet som gravkammer. Skipstømmeret er hugget etter 732, men er neppe yngre 1100 år. Ingen har påstått at det er deres skip og det er eldre enn hundre år. Dermed er skipet som man kan anse som umulig å sette i stand, automatisk fredet.

Å eie et fredet, vernet eller et verneverdig fartøy er ingen billig øvelse. Det gjelder også båter og fartøy som ikke er nevneverdig verneverdige. Imidlertid er de til glede for folk som ser oss i ymse havner eller ute på fjorden. Det brukes hundrevis av arbeidstimer og dager samt mangfoldige kroner på medlemsfartøyene i Norsk Motorskøyteklubb. Det hjelper ikke at de beste løsningene for å holde båten i ordentlig stand ofte er de dyreste. Mange båtneiere vil hevde at en «båtkrone ofte tilsvarer minst tyve tretti norske kroner». I tillegg kommer havneleie, vinteropplag og reise til og fra båtene. Det offentlige gir liten støtte til eierne av vernede og fredete fartøy. Disse fartøyene må ofte belage seg på tilskudd fra private, næringslivet, stiftelser og fond. I tillegg til dugnadsarbeid. For alle oss andre er det veldig lite å hente. I tillegg er søknadsprosessene og rammene til tilskuddsordningene vanskelig å få tak på. Det er arbeidskrevende å søke om støtte. Når man har fått midler og de er brukt opp må det også legges mye innsats i rapporteringen. Tid man heller kunne bruke på ytterligere arbeide på båtene.

Dessverre finnes det heller ingen «spissede» tilskuddsordning. For eksempel ville en ordning kun for vinteropplag for båter med tredekk, der man oppga fartøyets størrelse, bruk, historie og hjemmehavn sammen med et rikholdig billedmateriale og søkte om presenning og stativ, være til uvurderlig hjelp. Kort, konkret og enkelt.

Innen bygningsvern finnes allerede en slik ordning; «Ta et tak» som forvaltes av Norsk kulturarv og retter seg mot våningshus og driftsbygninger. Dette kan være verneverdig bebyggelse i byer og tettsteder eller bolighus i tilknytning til landbruk, fiske, reindrift eller jakt. Med verneverdig menes ikke at bygget må være ha et formelt vern, men at det kan vurderes som verneverdig. Ordningen er finansiert av Stiftelsen UNI. I 2019/2020 fikk ordningen 352 søknader, 211 av disse fikk tilsagn og delte kr 7 620 000 kroner mellom seg.

Det blir jevnt fordelt 36 000 kroner pr. tilsagn.

Midler som hadde kommet godt med til en kvalitetspresenning og stativ som ville vart i flere år. Spart miljøet for unødig forurensning på grunn av forsøpling fra billige og lite varige løsninger, og konservert dekket på over 200 fartøy i lang tid. Til glede for alle som går langs bryggene der fartøyene ligger ved eller ser og hører gamle bruksbåter seile ut over fjorden. I tillegg til «Ta et tak» finnes det en rekke tilskuddsordninger for bygg og anlegg som ikke er fredet eller har et formelt vern.

Finnes det muligheter for andre enn de fredete og vernede fartøyene?

Hvis man leter seg gjennom junglene av tilskuddsordninger, er det ikke umulig å få litt støtte. Men det kreves en god del innsats, kreativitet og kjennskap til alle de mulige tilskuddsordningene. Nedenfor følger en oversikt over flere mulige ordninger. I og med at forfatteren ikke er særlig ydmyk i forhold til egne prestasjoner i sjangeren, har han også kommet med tips om tema og prosjekttypen som ofte kommer høyt opp når søknadene behandles. En fellesnevner for gode søknader er at de kommer mange til gode. Særlig for barn og unge. Hvis fartøyene kan brukes til glede for svakerestilte grupper eller til vannsikkerhet, er det flere tilskuddsordninger. Og, for å få tilgang til de offentlige støtteordningen knyttet til fredete og vernede fartøy, hjelper det at fartøyet er autentisk, har god dokumentasjon og hatt betydning i et nasjonalt og historisk perspektiv.

UNESCO Norge gir blant annet støtte til prosjekter knyttet til immateriell kulturarv, bærekraftig utvikling og demokratiutvikling. Hvis båtene har tilknytning til urbefolkning eller en av våre fem minoriteter vil det ikke være umulig å få støtte. Hvis for eksempel fartøyet har vært benyttet som såkalt fanteskute av de reisende/taterne er det god grunn til å søke UNESCO Norge.

Kultur- og Miljølegatet i **Norges Vel** støtter tiltak

som bidrar til nyskapende næringsutvikling innenfor kultur, klima og miljø i naturbaserte næringer. Søknader som er knyttet til blant annet bærekraftig matproduksjon og lokale mat- og kulturopplevelser blir prioritert. Hvis fartøyet ditt er med i denne type virksomhet har du en god grunn til å ta kontakt med Norges Vel.

Sparebankstiftelsen DNB sin visjon er å utløse de gode kreftene. Stiftelsen ønsker å bidra til et samfunn med flere skapende, aktive og ansvarsbevisste mennesker, og støtter særlig prosjekter som skaper engasjement, involverer frivillige, og som gir et positivt bidrag til barn og unge. Sparebankstiftelsen støtter små og store prosjekter knyttet til kulturarv og har støttet flere prosjekter hos Forbundet kysten.

UNI stiftelsen fremmer allmennyttig virksomhet innen skade- og miljøvern, for derved å bidra til en trygg utvikling i det norske samfunn. Stiftelsens bidrag skal i første rekke være økonomisk støtte til prosjekter og påskjønnelse til institusjoner og enkeltpersoner. UNI stiftelsen har også engasjert seg i sjøsikkerhet. I og med at de finansierer støtteordningen «Ta et tak» vil UNI stiftelsen være en naturlig samarbeidspartner knyttet til enkle tiltak for konservering av fartøy.

Handelens miljøfond støtter tiltak som reduserer plastbæreposeforbruket, tiltak som styrker arbeidet mot marin- og landbasert plastforsøpling, primært nasjonalt, men også internasjonalt. Dette er en forholdsvis ny

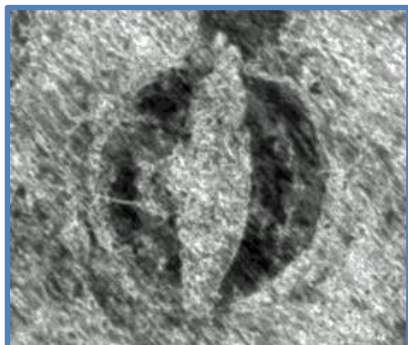


Hestmanden fikk 970 000 kroner av UNI stiftelsen i 2018
Foto: Kystmagasinet



Latjo drom, romanifolkets/taternes liv og kulturhistorie
Anno Museer

støtteordning. Det kan være at man kunne få igjennom gode søknader knyttet trebåter eller redusert bruk av billig presenninger under vinteropplag.



Gjellestadskipet
Foto Norsk institutt for kulturminneforsk.

Fylkeskommunene gir støtte til private eiere av spesielt verneverdige kulturminner og kulturmiljøer som er typiske for liv og virksomhet langs kysten og eiere og forvaltere av fredete fartøy og fartøy som Riksantikvaren har gitt status som "verna skip". Fylkeskommunene gir også tilskudd til ikke-statlige eiere og forvaltere av tekniske og industrielle kulturminner og tiltak som på annen måte sikrer eller dokumenterer slike. Hvis du kan knytte fartøyet til et teknisk industrielt kulturminne har du god grunn til å søke.

Riksantikvaren gir tilskudd til verdiskapingsarbeid på kulturminneområdet til lokale og regionale utviklingsprosjekt, som dekker felt som næringsutvikling,

stedskvalitet, miljø, klima, deltakelse, livskvalitet og nytenkning. Å søke verdiskapingsmidler er ikke en lett sjanger, men det er gitt støtte til små prosjekter. Hvis man knyttet fartøyet eller fartøyene til et godt verdiskapingsprosjekt er vært et forsøk.

Listen ovenfor er en oversikt over mange av de landsdekkende støtteordningene som kan være til hjelp for medlemsfratøyene i NMSK og andre fartøy. I tillegg finnes en rekke særskilte lokale og regionale støtteordninger og ordninger rettet mot enkelte befolkningsgrupper.

Det er ikke lett å få til gode søknader eller vinne i «lotteriet». Etter at støttete prosjekter er gjennomført følger ofte en frustrerende rapportering. Styret i NMSK vil selvsagt være behjelpelig med søknader og støtte slike om man vil begi seg ut en interessant og noe uoversiktlig jungel, hvis det kommer henvendelse om dette. Det er en fornuftig strategi å lage felles prosjekter som er rettet mot flest mulig i lokalmiljøet. Båtene våre tiltrekker seg alltid oppmerksomhet når de kommer inn til offentlige havner, til kystbyer og uthavner. De er en viktig del av det maritime kulturlandskapet. Det finnes ingen andre



En båt som absolutt fortjener all støtte den får!
Foto: Nord-Varanger kvstlag

kulturminner som bærer med seg lukt og lyd fra tidligere tider på samme måte som våre.

Det finnes mange gode grunner til å støtte oss i å bevare kunnskapen om bruk og vedlikehold av båter og



motorer. Derfor er ingen grunn til å la være å søke på støtte fra offentlige og private støtteordninger. Styret har vedtatt at NMSK skal ta initiativ overfor sparebankstiftelsene, Gjensidigestiftelsen mfl. for å få

etablert spissede støtteordninger knyttet til det frivillige vernet av fredete fartøy, fartøy som er på den frivillige vernelisten og andre fartøy. Styret vil forsøke å gjøre dette i samarbeide med andre organisasjoner som arbeider med frivillig fartøyvern og det nyetablerte fartøyvernet i fylkene. I første omgang vil styret forsøke å få til en ordning knyttet til vinteropplag og presenninger for å begrense bruken av billig presenning som fører til unødig plastforurensing ved kysten, bremse de negative virkningene av økt nedbør og hjelp til bevaring av alle verneverdige fartøy. Også de som ikke er fredet eller på vernelisten. Støtteordningen skal være lettforståelig og enkelt å søke på.

I neste nummer vil jeg se på prosjekter knyttet til fartøyvern som har fått støtte og begrunnelsen for dette.

Lykke til i arbeidet med søknader!

TOKAI

Den vernede skøyta som trenger ny eier og stell

- Dagfinn Tollefsen Riseplass -

Og nå trenger hun hjelp!

Tokai ligger nå ved Dypvåg brygge ved Gjeving i Aust-Agder. Forlatt etter et havarert forsøk på eierskifte -med slep av RS til nærmeste kai. Det har vært høy vannstand ombord, så tilstand motor/gir er ukjent.

Lugarene er fortsatt i orden og uskadde. Et lag eller forening vil kunne erverve Tokai gratis, når kommunen har ordnet det juridiske. Med litt innsats vil Tokai fortsatt være en flott representant for kystfiskehistorien vår! Ring Dagfinn på 90764223 for spørsmål.



Foto Tore Ellingsen

LKWD Tokai er opprinnelig bygd i Ølve i Hardanger som Forsøk i 1914. Maskin Rekord 20hk. Var først 35', så ombygd i 1930 til 41'. Ny maskin Rapp 29hk. 1936 nytt rorhus, bysse, keising og halvdekk akter med kahytt. Nytt navn: Vestøy. Ombygd igjen i 1942 til 58'. Ny motor Rapp 50hk. I 1956 ble det satt inn en Normo 210 hk. I 1957 nytt navn: Vingholm. Fikk navnet Sørbøen i 1968, og Tokai i 1976.

Maskin som står i nå er Caterpillar D353. Fribord utskiftet ca 1996. Kjølen og undervannsskrog skal være byttet ved Blokken Skipsværft ca 2002. Båten har blitt brukt med varierende bruk langs kysten vår og ved Svalbard. Så rik på fiskerihistorie at Tokai fikk vernestatus i 2013.

Fra Agderposten 26. juli 2019:

Forlatt skøyte er vernet

Tvedestrand kommune har funnet den formelle eieren av Tokai. Men får likevel ikke kontakt. Skøyta ble vernet av Riksantikvaren for seks år siden.

Assisterende rådmann Øyvind Johannesen i Tvedestrand forteller til Tvedestrandsposten at den formelle eieren av den forlatte skøyta Tokai er kystkulturforeningen «Foreningen Stauper» i Sandefjord.

Men ifølge Brønnøysundregistrene har alle styremedlemmene, inkludert styreleder, fratrudd. Og daglig leder later til å være forsvunnet.

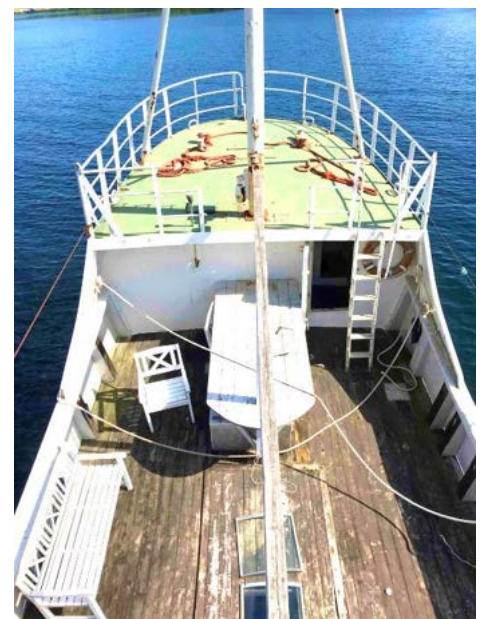
Johannesen har fått opplyst fra tidligere styreleder at han kan ha bosatt seg i Canada, men har ikke funnet ut om det stemmer.

Tvedestrandsposten referer også et Facebook-innlegg som en arendalskvinne la ut i november i fjor. Det indikerer at båten har skiftet eier minst en gang etter at Foreningen Stauper eide den.

Innlegget, som ble lagt ut på en side for gamle fiskebåter, består av et bilde av skøyta og en tekst, der kvinnen oppgir at det er hun som har skøyta nå, og at hun gjerne skulle fortsatt med det, men at hun føler sterkt at den hadde fortjent et hjem i et kystlag eller en forening.

Verken lokalavisa eller Johannesen i kommunen har fått kontakt med kvinnen.

Skøyta ble vernet av Riksantikvaren i 2013, mens den var eid av Foreningen Stauper.



CALYPSO

En medlemsbåt i NMSK

Båttype	Colin Archer skrog, motorskøyte
Bygget	1913 i Risør, furu på eik
Motor	Registrerte motorer som har vært installert: Populær 22 hk fra 1915, byttet ut med Heimdal 1 syl- 30 hk i 1945. Volvo Penta 150 hk installert i 1974, som også er nåværende motor. Utrustning: Lavtrykksvinsj, benyttes til løftebommen og som ankervinsj.
Lengde, br, mm	LOA 43 fot, 17 fot, dypgående 1,8 m, vekt +/- 25mt.
Eiere og havn:	Anne & Oddvar Hauge, Farsund kommune
Båtenes historie:	<p>Calypso ble bygd i Risør i 1913. Historikken fra 1913 til 1917 er ikke dokumentert, men mest sannsynlig ble skøyta solgt til eier i Sverige for NOK 2300,00.</p> <p>I 1917 ble Calypso kjøpt av Harald Færø som hadde den i sameie med sine brødre, Halvdan, Magnus, Thorvald og Einar. Båten ble hentet i Sverige og seilt til Steinsland på Sotra som var familiens hjemsted. Brødrene Færø drev fraktfart langs kysten og inne i fjordene med fisk, trelast og annet. Det lengste båten seilte nordover i Færø's eie var til traktene rundt Bodø.</p> <p>Pga dårlige tider med lite oppdrag ble skøyta i 1919 solgt til Bernt K Bergseth, som hadde bosted på Ersholmen i Bud Kommune- Møre og Romsdal. Bernt drev med fraktfart og fiske sammen med sine sønner, og hadde båten i eie frem til 1930.</p> <p>Når Fiskeriregisteret ble opprettet i 1920 ble Calypso registrert og fikk reg.nummer M 34 BU.</p> <p>I 1930 ble Calypso videresolgt til Peder Bergset, Erling og Alfred O. Drågen som hadde "Havmø" på Lofoten, hvor fisk ble saltet og fraktet til havn. I tillegg ble båten benyttet til frakt av tømmer. Skøyta ble i 1938 videresolgt, og da med Lars Eidem som ny medeier i sameie med Erling Drågen. Skøyta ble i all hovedsak brukt til frakt og slep av tømmer som kom med tog til Åndalsnes, og videre derfra med Calypso til Kristiansund.</p> <p>Etter en tid overtok Erling Lars sin part og holdt frem med frakt av tømmer til han avsluttet virksomheten pga høy alder. Daværende direktør for Troms Treforedling Ole Rakvåg stod for kjøp av Calypso i 1967. Planen var da å benytte båten til sleping av tømmer til fabrikk i Sørreisa. Det ble imidlertid lite med sleping siden transporten av tømmer gradvis ble fraktet mer og mer med lastebil fremfor sjøveien. Siste årene i Troms Treforedling's eie ble Calypso liggende uvirksom og bar etter hvert preg av mangelfullt vedlikehold. Siste 1 ½ - 2 årene lå båten på land, og siden behovet for frakt av tømmer med båt ikke lenger var tilstede ble det derfor besluttet selge båten. I 1977 ble Calypso solgt til Joel Miettinen med hjemmehavn i Flekkefjord kommune. Båten ble da restaurert og innredet ved Lista Treskipsbyggeri (1946-1995) og benyttet som hus/ fritidsbåt. Joel Miettinen videresolgte Calypso i 2007 til parene, Siv Solheim / Eivind Fodnestøl & Anne Karin Josdal / Øyvind Dydland, bosatt i Flekkefjord Kommune. Parene hadde båten i sameie frem til 2012 hvor da Anne Karin og Øyvind sin part ble kjøpt ut.</p> <p>Sommeren 2019 ble Calypso overtatt av nåværende eiere og har hjemmehavn i Farsund Kommune.</p>



MÅSSKJÆR

En medlemsbåt i NMSK

Navn: MÅSSKJÆR - tidligere «MS Jan Robert» og «MS Øksnesværing»

Kallesign. type: 3YTX, Krysser

Bygget: 1960 på J.R.Aas båtbyggeri Vestnes/Molde, byggenr 87

Byggematr.: Tre

Motor: GM Detroit Diesel V12 71

Lengde, br.: LOA 62 fot

Bruksområde: Snurrevadfiske, deretter foreningsbåt/fritidsbåt

Eiere og havn: «Kystens Perle» v/Nils-Birger Ekren, 5357 Fjell

**Båtenes
historie:**

Levert til Bjørnar Eide, Halså på Helgeland fra J.R.Aas Båtbyggeri i 1960.

Solgt vider samme år til Torleif Sivertsen fra Laukvik i Lofoten.

Han bytta motor første gang til 210 hk Normo Type-3 semidiesel, årstall ukjent.

1971 ble båten forlenget. 1974 så ble det byttet motor igjen til en 350 Mercedes.

Torleif Sivertsen solgte båten i 1979/80 til Melbu og Leif Johansen.

Båten blir igjen solgt til Offersøy i Lødingen kommune og Bjørn Larsen og den bytter navn til MS Måsskjær.

1996/97 selges båten til Ted Robin Endresen, Roald Larsen og Dag Ivar

Båten får nå navnet MS Øksnesværing.

I 1998 blir det byttet motor til en brukt GM Detroit Diesel V12 71 som står i båten den dag i dag.

Ca 2000 ble det bygd aluminium overbygg over skjelterdekk med toalett, dusj og lugar.

Skanseledning v ble også byttet ut i aluminium.

I 2008 blir båten strukturert og solgt til foreningen KYSTENS PERLE som eier båten den dag i dag. Etter den ble strukturert så har den fått navnet MS Måsskjær igjen.

Båten gikk først til Trondheim og Hitra der ble den noen år før den gikk vider til Kristiansund der den ble i ca 5 år.

Sommeren 2016 gikk båten vider til Bergen og ut til Sotra der den er den dag i dag (nov 2019).

Båten har så langt jeg kjenner til vert brukt til snurrevad fisk. Foreningen Kysten Perle driftes i dag av Nils-Birger Ekren fra Sotra.

(Historikken er skrevet av Nils-Birger, dels av tilbakemelding fra personer han har snakket med på Facebook og saker funnet på Internett.)



Nye medlemsbåter i NMSK

- Arnulf -

Etter justering av vedtektene på årsmøtet i mars 2018 har medlemstilgangen til NMSK vært fantastisk god! 111 nyinnmeldte båter er blitt presentert i Skipperposten siden den gang, og her kommer de 9 siste nye siden mainumneret i 2020. Alle medlemsbåtene er presentert i «Fartøyregister» på vår hjemmeside <https://nmsk.no/fartoyregister/>.

- 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!

ANKENES

(Pål Gilde, Moss/Jeløy Kystlag)



ANTARES

(Thomas Bjønness, Fjærholmen/Nøtterøy)
Solgt fra Arnulf Wibe)



BJUGNSKJÆR

(Ny eier Robert Holberg, Kristiansund)
Solgt fra Thomas N Bjønness



BJØRG

(Martin Jørgensen, 1626 Manstad)



LYDERHOLM

(Ole Herman Kristiansen, 3124 Revetal)
tidligere eier av GJØMANN



MODIG

(Lars Hatlem, Nåra/Solund)
tidligere eier av KLØVER)



NAUSTVÅG

(Steffen Wesnes, Stavanger/Sandnes)



SJØFALK

(Per-Arne Lyngstad, 8150 Ørnes)
tidligere eier av BORGHILD



SJØDIS

(Johnny Nesvåg, 4380 Hauge i Dalane)



SKJÆLØ

(John Magne Sørensen, Hiskjø/Bømlo –
også eier av medlemsbåt DELPHIN)



TORUNGEN

(Arnulf Wibe, Maritim/Oslo)
Solgt fra Svein-Rune Børslid



UTVÆR

(Frode Idsøe, Jørpeland)



Samseilingstur Ålesund -Fonnes 2020

- Erling Blindheimsvik -

Motorkutterene Havlyd, Lasarus og Von drar på tur sammen sommeren 2020

Dag 1: Ellingsøy-Selja/Måløy

En tidlig juli morgen kaster Lasarus fortøyninger fra havna på Ellingsøya, har avtalt å møte Morten med kutteren «Havlyd» ute i Breisundet kl 08.00. Først må eg innom Osholmen i Skarbøvika og bunkre. Det er



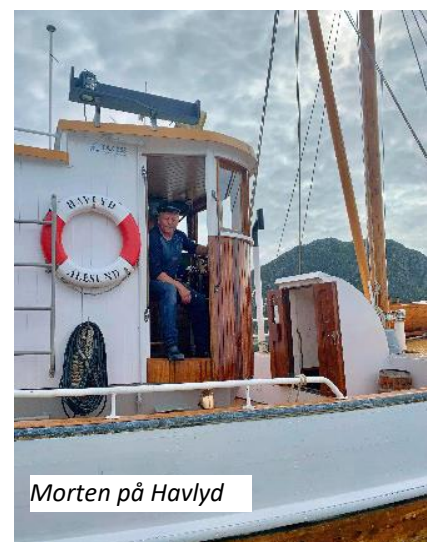
Lasarus og Havlyd i Borgundfjorden



Vaulane

havblikk og flott når vi stevner ut Ellingsøyfjorden mot Ålesund og Osholmen. Når eg e ferdig å bunkre ringe eg Morten om bord i Havlyd, han e no inne i Borgundfjorden. Bestemme derfor å

gå innom Slinningen og møte Havlyd i Borgundfjorden. Eg lar Lasarus sige sakte rundt Slinningsodden og vestover mot Breisundet. Ligg litt foran Havlyd som kjem «dunkende» litt lenger inn i Borgundfjorden med sin



Morten på Havlyd

Brunvoll 28 Semidiesel. Et fantastisk skue, og ikkje minst musikken fra Brunvollen mellom fjella denne flotte, stille, morgenstunda, i en speilblank fjord. Havlyd kjem fort opp på sida av Lasarus og vi stevna utover mot Breisundet i 7 knops fart. Et klippe spekkhoggere slår følge med oss og er nysgjerrige på dei 2 flotte skøytene. Om det e dei jamne hjerteslaga frå Brunvollen, eller den lune «murringa» frå Marna'n, som fatta deira interesse e ikkje godt å sei. Flott å sjå slikt storfint besøk i Borgundfjorden, både overvann og undervanns. Dei to flotte kutterane som sklir langs fjorden og dei majestetiske «kvalane» som «dupperer» i vannskorpa og ønsker oss god tur sørover. En god start på turen må eg sei!

Litt behagelig smårulling av «gammelsjø» utover i Breisundet. Vi bestemte å gå gjennom Vaulane som e nokke trangt, men for båter på denne størrelsen og med master som ikke e for høge går dette fint. Vi passerer Fosnavåg uten

å sjå 'snurten' av Robert med losskøyta Feie som er stasjonert her. Ut i søre Vaulen svinga eg Lasarus innom moloen slik at «matrosane» får lufta seg før Stadhavet. Havlyd fortsetter gjennom den trange og grunne søre Vaulen og vert der praia av dattera til Morten og kjæresten. Dei har ei snekke med en gammel sabb semidiesel om bord. Lasarus kjem sigende når «karane» har skvetta frå seg. Her ligger Brunvollen og sabben «midt ute i søre Vaulen» og spele den flotteste harmonien i et samspill uten sidestykke! Vi tar farvel med «sabben» og



Flåværsleia - ut mot Stadhavet

snekka med mannskap. No e vi klar for Stadhavet der Flåværsleia ligg speilblank foran oss.

Vi går utover Flåværsleia, Havlyd dunker fint av gårde foran Lasarus. Når vi kjem ut i åpent lende på Stadhavet får vi igjen denne behagelige rullinga, litt brusing av sjø foran baugen og ikkje minst lyden av «Havlyd» som dunker så fint av garde.

Tankane flyg fort av gårde til tidligere tider og oppvekståra om bord i krysseren «Viking» med en 22 Volda semi om bord. Denne krysseren på 38 fot hadde far og onkel som dei brukte til garnfiske og faste turer med mannskap og forsyninger til fyra ute på Erkna og Storholmen utfor Vigra. Minnene strøymer på! Ute på Stadthavet, like før vi runder «Kjerringa», innhenter vi to seilbåter og sklir sammen med dei vidare rundt Statten. Været e fint og sjøen e rolig så eg bestemte å gå innom *Buholmen* mens Havlyd går leia utom.

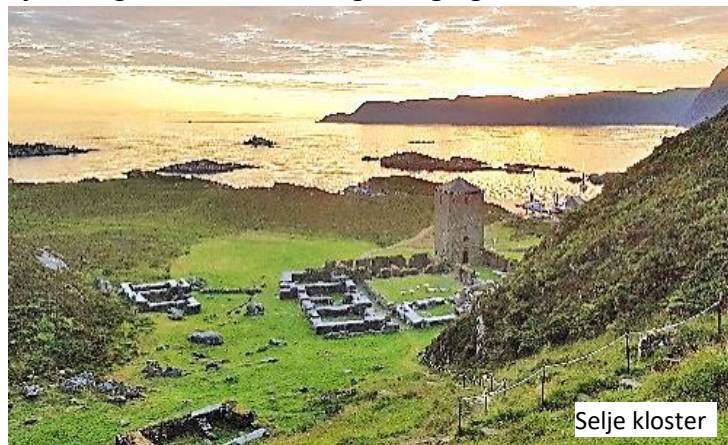
Dei to seilbåtene har også bestemt seg for å gå innom Buholmen så her blir det «nokke trangt» når vi alle tre går nesten side om side gjennom dette trange sundet mellom holmen og fastlandet. Eg blir litt *irritert* då eg følte meg pressa vel nært opp under Buholmen av seilbåten som ligger bak på babord side av Lasarus. Men vi sklir fint igjennom og fortsetter turen rundt Statten i strålende vær. Eg har et ønske å gå innom Selja og Sankta Sunniva klosteret, eg ringe Morten. Vi blir enige om at Havlyd fortsette inn til Måløy der vi har avtalt å



møte seil kutteren Von fra Nordfjordeid. Morten skal plukke opp sin gamle far her neste dag, han skal være med som mannskap om bord i Havlyd. Morten og Arvid bruker å ta denne turen hvert år med kutteren «Havlyd». I år har vi fått lov å henge oss på i hyggelig selskap. Lasarus sette kurs mot Selja. Det går greit å komme inn til kaia på vestsida, rett nedenfor klosteret, og som heldigvis e ledig. Det er også ei flytebrygge her men denne benyttes av rutebåt på dagtid. Snakka med noen som arbeidet ved klosteret og får beskjed om at det er ok å ligge ved kaia. Litt seinere dukka det opp 2 seilbåter som legger seg ved flytebrygga etter at siste rutebåt har gått for dagen. Det viser seg at dette er seilbåtene som gikk sammen med oss over Statten.

Heldigvis, før eg får gitt dei kjeft for seilasen ute ved Buholmen, fortel dei at dei har tatt noen fine bilder av oss ute på Statten og vil ha kontaktinfo slik at dei kan sende bilder seinere. Når eg noen uker etter får bilder tilsendt, skjønne eg hvorfor den eine båten lå så nærme der ute på Statthavet. Et fantastisk flott nærbilde av Lasarus som passerer helt opp under Buholmen. *Gutta fra Bergensområdet er tilgitt*. Eg og karane rusla en tur opp til det gamle klosteret i strålende solskinn, et spennende område med en rikholdig og lang historie.

Legenda om Sankt Sunniva danna grunnlaget for etableringa av den norske kyrkja. Gjennom heile mellomalderen var Sunnivakulten eit viktig mål for pilegrimer som valfarta til Selja. Selja var bispesete for Vestlandet frå 1068-1170, og rundt år 1090 etablerte engelske benedictinarmunker landets første kloster. På øya dyrka dei urter og brygga øl, dreiv gardsdrift og handel, stelte sjuke, las og bad.



Klosteret hadde si stordomstid på første halvdel av 1300 – tallet, og anlegget må ha vore eit praktfullt syn, med søyleganger, boger og flotte ornament uthogde i stein. Då svartedauden kom i 1348/ - 49 vart drifta redusert, og under reformasjonen vart klosteret nedlagt, plyndra og lagt i ruiner. I dag kan du mellom anna klatre opp den smale trappa i kyrkjetårnet, lytte til kyrkjeklokka med den vakre klangen og gå inn i den heilage Sunnivahola, som i følgje Sigrid Undset er «Norges eldste kirketak». Klosterkyrkja og Sunnivahola har aldri vorte avvigsla, og det er derfor i vår tid mulig å holde mellom anna bryllup, barnedåp og konfirmasjon her. Frå den vesle Sunnivakjelda kan du drikke vatn som skal være helsebringende. Eg bestemte meg for å ligge over til i moro for å utforske dette området nærmere i ro og mak.

Dag 2: Selja-Måløy-Rugsund-Kalvåg

Etter frokost fyre eg opp Marna´n, tar farvell med Sankt Sunniva, og sette kursen mot Måløy der Havlyd og Von venter på oss. Litt friskere vind i dag, men turen på en god time ned til Måløy går fint.

Lasarus ankommer Måløy der Morten og Rune tar imot. Godt er det, da eg har litt sidevind ifra brygga. Arvid som skal mønstre på Havlyd, kommer med hurtigbåt sørfra kl 12, så vi har god tid til proviantering og å luften «matrosane». Kl 12.30 legg 3 kuttere ut fra kai i Måløy, Havlyd, Von og Lasarus, ett flott skue. Rune og Marit med Von, som har med dei to gutane sine og hunden Tussi, vil ta oss med en tur innom Rugsund på vei ut til Kalvåg. Rugsund Handelssted som ligger på Rugsundøy er et gammelt fredet handelssted med røtter tilbake til 1600-tallet. Der har det vært blant annet handel, brennevinvirksomhet, gjestgiveri, kremmarleie, dampskipsekspedisjon, posthus, fisketilvirking, sildesalteri, kryddring av brisling og trelasthandel med mer. Rugsund er ei populær hamn for båtturistar. Ein god "base" for tur til Hornelen, Ålftobreen eller andre



Rugsund

turar i området. Vi sig sakte forbi det gamle handelstedet og betrakter dei ærverdige bygningene fra fordums tid. Telefonen ringer, ka i f... gjer du her høre eg i andre enden! En kar står på brygga og vinker, det viser seg å være sønn til tidligere eier av Lasarus, eller «Klimpen» som var navnet den gangen. Dei kom akkurat ned fra fottur til Hornelen og ligger med plastbåt inne ved brygga. Omkransa av vakker natur ligg den gamle handelsstaden i Rugsund på austspissen av Rugsundøya. Rugsundet er "snarvegen" til Nordfjord når ein kjem sør ifrå innover Frøysjøen. Den berykta Rugsundstraumen er òg å finne i kort avstand frå den gamle handelsstaden. Den lune og gode hamna sentralt plassert ved den indre skipsleia langs kysten var ettertrakta av dei sjøfarande. Vi sig vidare og går gjennom Rugsundstraumen motstrøms så her må vi gi litt peis for å komme igjennom. Vi fikk virkelig merke strømmen i dag.



Kalvåg

Så står den lange Frøysjøen for tur. Vinden friskna etter kvart på og blir ganske frisk rett imot. Midt ute i Frøysjøen oppdager eg voldsom svart røyk fra Havlyd og frykta det verste. Rauk toppakninga no?? Men etter litt avtar røyken og vi kan puste letta ut. Det viste seg at noken hadde vore bort i spisshendelen som styrer dieselinnsprøytinga på semidieselen. Ingen om bord påtar seg skylda så her har nok han «tykje» vore på ferde. Blir litt Texas i styrehuset om bord i Lasarus når vi vender inn mot Kalvåg og får bølgene rett i sida. Heftig slingring, og 10 kg hunde-pellets velter ut over heile styrehus dørken. Med slik ei slingring e det ikkje lett å «fote seg». Her e det berre å komme seg ned på kne å få fjernet alle kulene. Autopiloten må styre skuta så lenge! Når eg er ferdig med dette og dukker opp igjen ser eg at Havlyd er langt bak og nært opp under en holme, *har dei problemer??* Tida står still et øyeblikk! Men heldigvis etter litt ser eg at dei kjem sigande. Vi kjem oss etter kvart inn til Kalvåg der eg slit med å komme inn til brygga p.g.a. frisk vind ifra brygga. Men etter 3-4 forsøk får vi på et spring og kommer inntil. Morten kunne fortelle at dei virkelig hadde problemer utpå. Dei mista all framdrift mens Brunvollen gikk for fullt. Havlyd dreiv hjelpelaus fort mot land i den grove sjøen. Morten går ned i maskina og sjekka. Etter litt oppdaga Morten at koplinga på propellen hadde hoppa ut! An «Tykje» e visst ute etter dei i dag! Han fikk kopla inn igjen og fikk framdrift på Havlyd i siste liten før berg knausene tok dei. Litt dramatisk blei det ei lita stund der ute. I Kalvåg blir dette fort gløymt for her er det både god mat og drikke å få. Dei flotte trebåtane blir godt tatt imot og slipper unna kaileie på Knutholmen.

På 1860-tallet var Kalvåg kanskje det største fiskeværret på kysten, med en befolkning på oppimot 11 000



mennesker i den mest hektiske fiskesesongen. Det vokste opp en tettbebyggelse langs med vågen, med salteri, losjhus, forretninger, handelsvirksomhet og annen bosetting. Under fiskeriene var Kalvåg en hel bygdeby, med byens vesen og funksjon. Her var sykehus, lege, bedehus, kirke, lensmannsgård og skolehus.

Vi samlast under dekk om bord i Havlyd denne kvelden då det e grått og regner ute. Rune har med *dragspelet* så her blir det både sang og musikk, det e god plass i det innreda rommet ombord i Havlyd!

Langs norskekysten sommeren 2020:

Nesten tørrskodd ut Oslofjorden

- Skipper Arnulf med Matrosa Anne -

Antares er på en snaut tre måneders seilas langs norskekysten – uten mål og mening i denne Corona-sommeren. Alle planlagte mål for sommerens båttur er avlyst. (Vi gråter fortsatt over avlysningen av landsstevnet i Bergen der vi forventet å samle 40 NMSK-medlemsbåter, men...) Opplevelsen av uvanlig mange båter og mange uerfarne mannskap og skippere østpå, lokker oss raskt over mot Vestlandet og roligere båtliv – tror vi. Men viruset har rammet det meste av landet, og her har folk like mye penger til å kjøpe ny eller større båt enn andre steder.

Reisebrevene fra våre opplevelser langs kysten, deler vi her stykkevis med Skipperpostens lesere utover vinteren. (Mange flere foto fra turen er også å finne på NMSKs Facebooksider).

Søndag 31. mai, fra hjemmehavna på Maritim – til Sandspollen, 16 nm

Sol, lett bris, 24 grader varmt! Har aldri sett så mange båter i Oslofjorden noen gang! Ei heller så mange mennesker på strendene og i vannkanten. Resultat av godvær og Covid19. Sandspollen er så tett pakket som jeg aldri før har sett. Nabobåtene er nervøse der vi kaster anker i båtmylderet, men nesten vindstille hjelper på nervene deres.

Mandag 1. juni, i Sandspollen

Et fantastisk flott vær i dag også. Utover dagen tynnes det av båter på svai – heldigvis. For solgangsbrisen kommer. Da avsløres de som har slurvet med å legge anker i går. En pinnebåt (seilbåt) nærmer seg Antares. Jeg «vekker» skippere om bord med støyen som oppstår når jeg slipper ut 10 meter ekstra kjetting. Han forteller meg at det hvertfall ikke er hans ankerfeste som gir etter. Imidlertid når vårt baugspyd er på høyde med å kile han i nakken, løper han fram på båten sin og heiser opp 10 meter av sin kjetting. Da mister han selvsagt alt av ankerfeste og pinnebåten driver raskt langs skutesiden på Antares. Skippere var heldigvis rask til å fyre opp motoren, og borte ble de. Tone og Tom fra hjemmehavna kommer bortom oss i jolla si. Vi ser at det ligger 4-5 kjente båter borti båtmylderet, og nå vet vi hvilke. Synd ikke å få hilst på alle, men....



Tirsdag 2. juni, til Fjærholmen/Nøtterøy, 29 nm

En ny strålende sommerdag. På Fjærholmen blir vi mottatt av Tor Anders Jahre, som også sitter i styret til Norsk Motorskøyteklubb. Vi fordeler på oppgavene i klubben, så nå overtar han et par kasser med medlemseffekter som har vært lagret i Antares. Hans kutter SOLBRIS ligger vakkert på brygga med flere medlemsbåter i NMSK: krysseren PERNILLE (Lars Larsen), krysseren ROSA (Lasse Rui), krysseren POLARULV (Børre Lamark), kutteren SJØBAKK (Herman Waage), danskeskøyta LINDHOLM (Niclas Salte), og GAMLE ØKSNEVÆRING (Tommy Sandli). Bortenfor ligger kutteren BERSERK (Trond Harvik) som får byttet ut sin semidiesel «Herr Brunvoll» med Finnøy'en fra M/K RUTH. På land ligger seilkutteren LEIF under restaurering (Kjartan Fønsteli).

Deilig kveldssol inspirerer til gode samtaler på dekk. Herman&Monica og Tor Anders&Jorun lar seg forstyrre i vedlikeholdsarbeid om bord. Jeg får også en hyggelig prat med havnas eier, trebåt- og vikingeskipsbygger Geir Røvik.

Onsdag 3. juni til Sandefjord 22 nm

Vi tøffer en liten «omvei» innom Sandefjord – min mors barndoms by. Hun gikk bort for noen uker siden, og med henne blir dessverre min morfars mangeårige historie som styrmann på en hvalfanger i sydishavet, mer fjern. Men heldigvis er historien og nedskrevne dagboksnotater utgitt i et «familieopplag».



Innerst i Sandefjordsfjorden passerer vi det gamle verftet Framnæs. Der ser vi den vakre kutteren RUTH som ligger kastrert, og bare venter på ny propell fra Italia. Stakkars! Hennes gamle Finnøy-semidieselmotor er byttet med en Volvo, men ikke justert, for da trengs jo propell. Forsinkelse på den for lengst bestilte propellen forklares som «en italiensk korona-fortelling». Vi passerer også Kystlaget Gokstad sin havn og ser medlemskøyta ELLY (Kai Tveitan).

Gjeshavna i Sandefjord er blitt flott! Vi kjenner restauranten utpå brygga fra tidligere besøk. «Kokeriet» kan fortsatt by på deilige retter, men noe har skjedd. Viruset «Coronna-grådighet» har truffet dem, og prisnivået overgår det verste på Oslos Aker brygge. Kr 140 for et lite glass med husets rødvin får Matrosa til å steile, og prisen på et tynt dansk øl setter skipperen på en kortvarig tanke om selvpålagt tørke. Vi spiser opp og flytter oss til neste bar. Der er drikkeutvalget utmerket og prisene noe helt annet. Normal sinnstilstand er etablert!

Torsdag 4. juni, til Jordbukta/Håøya i Bamle («Paradisbukta»), 26 nm

Vårt entusiastiske NMSK-medlem Torolf Stenersen er for tiden i en vanskelig situasjon ettersom M/K RUTH er ute av drift. Men hans sterke maritime og sosiale antenner er ikke nedstengt av den grunn. Huset hans troner over byens havn, og Antares er observert! Torolf står på brygga med varm bakst i hånda (!) når nattas utskielser siger av oss. Og vi konstaterer at ferske kaker fra byens franske baker, smaker helt fantastisk til frokost! For et artig besøk! Når dette skrives sitter fortsatt lukta av fersk bakst i nesa, og minnet om vår kjempehyggelige båtprat over kaffekoppene er neppe utvisket fra minnet før jeg blir kraftig dement.



Ærfuaglene koser seg med god mat i brenningene

På turen rundt Rakkebåene møter vi enda en skipper fra Norsk Motorskøyteklubb. Tommy (M/K GAMLE ØKSNE SVÆRING) jobber i Kystverket og passerer oss med «balja» Struten. («Antares, Antares, dette er Struten, kanal 16, over»). Det er en glede deretter å skifte til VHF radioens frie kanaler for en slik kort og hyggelig prat som vi hadde. VHF radiosamband burde brukes mye mer enn vi gjør i disse tider - her vi lar oss herje med av mobiltelefonien!

Innenfor den trange åpningen til Jordbukta åpner det seg et paradys. Her er vi innom hvert år og nyter omgivelsene. Flotte turstier, nydelige svaberg og en sandstrand – omkranset av irrgroen skog og vakre planter. Vår «faste plass» er bare egnet for stor båt, og er som vanlig ledig. Det som skulle være en enkelt tillegging inntil den bratte fjellsiden, forstyrres av vindkast som drar oss ut før vi får kroket oss fast i boltene i fjellet. Men til slutt er vi fortøyd der vi pleier, og nyter kveldssola som lyser vakkert inn fra vest.

Fredag- søndag 5-7. juni, i Paradisbukta

Det meldte drittveret kommer! Kraftige vindkast og tidvis styrtregn, hele dagen. Men vi ligger godt fortøyd til fjellveggen, og skutensiden gir godt skjul for reservert-skiltet som har stått her i mange år «reservert charterbåtene i grenland», På 11 år har jeg aldri sett noen charterbåt som har benyttet denne plassen, men...

Fjellveggen er så bratt at Matrosa med sitt nye, men smertefulle stål-kne (!), bør holde seg om bord. Etter de verste regnbygene klatrer skipperen opp bratte bakker til øyas topp. Økt puls og forbrenning trengs for å opprettholde den mangeårige investeringen i min tunge kropp.

Lørdag besøker vi Lars og Heidi på hytta deres i Værvågen. Jolla bringer oss i 15-20 knop de 3 nautiske milene over fjorden. Den utrolig vakre naturen rundt Mølen nyter vi til fots, «konsertert» av vakker fuglesang i duften av alle blomsterarter som springer ut i disse dager. En deilig lunsj på hytta avsluttes dessverre litt

raskt når det blåser opp og de første regndråpene treffer skipperens halvblanke skalle. «Huskestuen» i bølgene på hjemturen går ikke i glemmeboka, for våre veike knær liker ikke slikt!

Den gamle trebåten KRISTOFFER (tidligere ferge i Grenland, M/S Dikkon) har spennende historie. Jeg inviteres om bord, og overleverer et par eksemplarer av Skipperposten. Kanskje et nytt medlem i klubben?



intil fjellet i Paradisbukta

Mye vind, regnbyger og kaldt på søndag. Matrosa leser bok i den polstrede Matrosstolen på akterdekket, innpakket i tykke klær og pledd. Skippern holder varmen med å gå tur på kryss og tvers på denne fascinerende øya. Og jeg er vinneren av dagens førstepremie: En blund på nesten tørr mosegrunn, med utsikt til Larvikittbruddene over fjorden, akkompagnert av vakker plystring fra et orkester av svarttrost og måltrost.

Mandag 8. juni, til Arendal, 50 nm

Avreise kl. 0600 i blikkstilte vær. Sjøen har lagt seg flat utpå havet, så vi feier direkte til Arendal i den kjølige morgenen mens sola jobber for å få opp temperaturen. Jobbe, jobbe! Her må vi også handle - både mat og kull. Kullet har som formål å øke appetitten. (Lukta fra septiktanken må filtreres!). Gjeshavna har i år økt prisene med ca 50%. Dette er kostbart! Kr 550 for Antares. Vi ser Ingen andre gjestebåter i havna, ikke noe personale, og strøm og vann som skal være inkudert i prisen mangler. Så...Antares størrelse reduseres til under 45 fot. Da blir prisen riktig! (som den var i fjor- kr 350).



NMSK båten M/K BARDEN ligger i Arendal. Marte og Dagfinn Riseplass besøker oss på kvelden. Veldig artige samtaler, der vi finner ut at både Anne og jeg har vokst opp i samme område som dem (litt aldersforskjell) og har bodd på steder der vi har mange felles kjente og referansepunkter. Eneste forskjell er at vi ikke har en gris om bord slik de har hatt på Barden (den var en kjent kjelegris på flere båtstevner!). Når den vokste til 60 kg måtte den imidlertid mønstre av og skiftet tittel til sofagris og vaktgris på hjemmeplassen i Froland.

Tirsdag 9. juni, til Lillesand, 21 nm

Torbjørn Børslid som eier den prisbelønte redningskøyta ARIL, er selvsagt medlem i NMSK. Han er svært aktiv innen det norske kystkulturmiljøet, og et overskuddsmenneske som sprer interesse og glede der han ferdes. Og det er langt!



Vi leser stadig på nettet at Aril har vært med båten til og fra båtstevner, oppvekstplassen i Bergensområdet (Osterøy) og hjemmehavna i Lillesand. Torbjørn og Gerd tar i mot oss på beredskapsbrygga (beredskapshavna) midt i Lillesand havn, der vi får æren av å ligge midt mellom redningskøytene på plassen til RS G. Unger Vetlesen som for tiden er på slipp. Gerd og Torbjørn har store planer for vårt besøk. Vi er ydmykt taknemlige for en stor rundtur og omvisning i bilen deres i- og rundt byen. Historie renner entusiastisk ut av munnen til Torbjørn - om kystlag, båter, bedrifter, klatretårn og mye annet. På deres tomt like opp for byen ligger et stort verksted og lager som de fortsatt holder i hevd. Der har de tatt vare på restene av Redningselskapets museums-gjenstander som selskapet selv ikke vil forvalte. Det «drypper på klokken» og vi får overlevert diverse historiske hefter og skrifter som Antares skipper har stor interesse av å lese...og noen flotte tskjorter med selskapets «gamle logo». (Synd å registrere at RS tenderer til å ha mer «blårussfokus» enn å ta vare på historien). Vi får servert mange gode historier, og en utsøkt middag hjemme hos Torbjørn og Gerd, før vi selvsagt passer på at flaggene på båtene våre tas ned kl 2100, presis! Utpå kvelden kommer en RS-båt til kai - en av de små, hypermoderne og hyperraske - med frivillig mannskap. De har vært ute på trening (i 42 knop) og konstaterer når de legger til kai, at elektronikken hylr med diverse feilmeldinger. Ikke bare bare å håndtere slikt, men de har heldigvis også litt tid til en hyggelig prat i kveldinga.



Onsdag-torsdag 10 - 11. juni, til Kristiansand, 18 nm

Turen går gjennom Blindleia i dag, i lettskyet vær med mye vind i hekken. Havnevakta på VHF kanal 12 er forberedt på oppkalling fra Antares. Vi har nemlig en felles forståelse med havnedirektør Halvard om at kulturhuset Kilden er en passende vakker kulisse for Antares. Vi får hele kaia for oss selv og pynter opp i en ellers ganske stille by. Kulturhuset er stort sett stengt, båttrafikken gjennom kanalen til Fiskebrygga er liten, men de store båtene/fergene er i gang etter virusnedstengingen. Det er Halvard glad for! Han har jo en finger



Foran Kilden i Kristiansand

med i det meste, i denne byen. Og jammen har han på slutten av arbeidsdagen også tid til å stikke bortom oss. Han ser litt lur ut der han kommer gående, uniformert, og ønsker oss velkommen. Etter litt oppdatering av status på familie og venner, tar han fram en crest/plakett fra Kristiansand havn. Det har han i sine år som sjef, bare overlevert høytidelig til cruiseskip som har sitt første anløp i havna (14 stk)....og nå til Antares. En ære! Konemor Åsa dumper også inn på dekk, og vi går rett over i «tung hyggemodus». Øl, vin og ankerdrum – før, under og etter en deilig grillmiddag på Antares akterdekk. En herlig dag!



Finn Audun og Mona

På *torsdag* står vinden fortsatt hardt på Sørlandet. Stiv kuling fra nordøst, men den plager oss lite der vi ligger trygt og godt. Vi har mange venner i denne byen som vi burde invitere om bord, men i dag passer det for Finn Audun og Mona-kona. FA har selvsagt «organisert noe», og kommer tungt lesset med ferske reker og søte, nydelige norske jordbær, før vi tenker oss til på akterdekket igjen! Anne har også barndomsvenninne

Kari i byen som hun endelig får truffet igjen. Sammen med mannen Reidar kommer de sykklende i det stadig varmere været, og deltar i rekelaget om bord. Byen er egentlig ganske liten, så selvsagt avdekker vi raskt de mange felles bekjente - og tonen er funnet! Enda en kjempetrivelig kveld!

Fredag 12. juni, til Skarpøya/Ny-Hellesund, 10 nm



På Skarpøya

I dag skal vi ut på havet igjen, men heldigvis ikke lange strekket. Vinden kommer hovedsakelig aktenfra når vi setter kurs mot Ny-Hellesund. Men det blåser stiv kuling, og noen ganger MÅ vi eksponere skutensiden når vi runder øyer og går gjennom sund. Årets første, men ganske små omkalfatringer avdekkes om bord. En uproblematisk forsmak på noe vi alltid må regne med når vi farer ut på havet. Vi er invitert på middag hos Knut og Kari – igjen, slik vi så ofte har opplevd gjennom ganske mange besøk her på øya. Kaia deres er stor, og perfekt for Antares. Vi lander litt før vertskapet, så sjømannskapet blir satt på prøve når vi skal legge til i kulingen. Den kommer nemlig fra litt

kinkig vinkel. Jeg bruker fart og motorkraft, og er innom kaia et lite sekund. Det gir meg anledning til å hoppe i land, for Matrosa har dårlige knær. Hun kaster ut tampene, men båten fyker umiddelbart ut igjen i stor fart! Det tar heldigvis bare sekunder å få nød-satt to trosser i bryggas sterke kryssholdt, for båten er allerede 8 meter fra kaia når tampen strammes seg. Det er et fælt sekund å observerer sin førerløse skute! Men...ikke noe brister, så nå er det bare tålmodig å hale båten inn mot kaia - mellom vindkastene, centimeter for centimeter og med et stadig økende antall tau. Til slutt er vi på plass intil kaia....samtidig som vertskapet kommer fra fastlandet i kraftig sjøsprøyt med sin åpne Buster. Kveldens middag er av god Kari-gourmet-type, med nydelig vintilbehør. Og så hyggelig vi har det med de gode samtalene som vi alltid har her oppe på svaberget - med (vid)syn utover det blide Sørland!

Lørdag 13. juni, til Mandal, 14 nm

Vind og sol, som før! Vi kaster oss ut i hvite bølgetopper, mot Mandal. Teoretisk en enkel ferd, men mange holmer og skjær krever manøvrering, og noen ganger må vi ta de krappe bølgene på tvers. Det merkes om bord!. Mandal gjestehavn har god plass –også til Antares. En sjelden opplevelse. Byen opplever kanskje det samme, for havneprisene er satt ned til 20% av normalen! Litt av en kontrast til Arendal! Det er meldt regn på kvelden, og når vi er innom en pub, kommer det! Styrtregnet hindrer oss fra å forlate ølkranene og vi får en lang, god samtale med den kronisk bobilkjørende Steinar Øyhaugen (78). Han har kjørt bil på- og gjennom de fleste steder i verden (!) og har mye å fortelle. Nå er han på tur langs absolutt HELE norskekysten der bil kan kjøre!



Dette er en teaser til neste Skipperpost, fra Sjøsandens: Skippers speedo får «kjørt seg»....!

Sea B&B

- Jorun C Krüger, et stolt styremedlem i NMSK -

*Hvem ønsker å tilby overnatting ombord for andre medlemmer i Norsk Motorskøyteklubb?
Jorun lufter tanken om at klubben lager et system for kontakt mellom medlemmer med egnede båter, for korttids utlån av køyeplasser ombord.*



Som lykkelig «eier» av M/K Solbris, på tur, har jeg noen ganger tenkt på hvor heldig jeg er. Jeg velger å kalle meg privilegert, mye på grunn av skjærgården vi har utenfor Nøtterøy, men også fordi jeg har truffet en mann som er eneeier når regningene kommer, og om vinteren, enn så lenge. Jeg vet det finnes flere av oss. Det finnes også mange entusiaster som legger ned timer, måneder, år og kjæresten. Alle med et ønske om å ta vare på kulturen. Og Norsk Motorskøyteklubb er en viktig organisasjon som bidrar til å fremme miljøene rundt i Norge.

Vi hadde tenk å dra til Kystens Landsstevne i Bergen, men, som dere alle vet, på grunn av Covid-19, ble denne avlyst. Selv om vi hadde seriøse planer om å ta båten opp for å treffe likesinnede, tenkte vi begge at det er langt. I hvert fall når det kun er tre uker sommerferie. I 2021 er det samling i Moss, det er jo bare rett over fjorden, for oss på Østlandet. Hva med alle dere som bor på Vestlandet og oppover? Eller dere som av en eller annen grunn ikke får til å ta med båten, men som har lyst til å delta på Kystens Landsstevne og det sosiale i havna?

Jeg lufter tanken om SeaB&B, der medlemmer av NMSK lager en liste for medlemmer. Listen viser en oversikt over de som har mulighet til å tilby overnatting i båten. Der medlemmer kan få låne en køye en natt eller to. Det kan være når det er vår-, høstsamlinger i andre byer, når man har lyst til å besøke nye steder eller havner, eller være til stede på Landsstevne eller andre arrangementer der det er medlemsbåter. Første skritt er å få vite om det er interesse for dette blant medlemmene for så å lage en oversikt. Dersom interessen er til stede, gjøres avtalen direkte mellom båteier og besøkende. SeaB&B kan stå for *Sea Berth & Beer*, *Sea Berth & Breakfast*, *Sea Berth & Bye* (berth=køye). Den som trenger overnatting betaler en symbolsk sum og disker opp med enten breakfast eller beer. Med andre ord - B&B kan dere selv definere.

Selv var jeg heldig som fikk bo om bord i Bjugnskjær i Risør og Antares i Mandal sommeren 2019, men dette fordi vi kjenner hverandre og da er det lett å spørre.

Vi var i Trondheim helgen 2.-4. oktober og da hadde det vært så utrolig kjekt om det fantes et register der vi kunne henvendt oss til medlemmer i Trondheim og omegn. Da hadde vi sluppet unna «et dyrt, innestengt og upersonlig hotel».

Hva tenker medlemmene?

Ordet er fritt. Gjerne på vår Facebookside, eller på epost til post@nmsk.no



Forbundet Kystens Landsstevne 2021

- Thomas N Bjønness -



Jeløya Kystlag, et lite kystlag lokalisert i Moss rett nord for kanalen, har påtatt seg den store oppgaven å arrangere Forbundet Kystens Landsstevne 2021. Fulle av optimisme og pågangsmot gikk de året 2020 i møte, med store planer om deltagelse på landsstevnet i Bergen, slik som veldig mange av Norsk Motorskøyteklubs medlemsfartøy også planla.

Hvem skulle vite at hele året skulle gå opp i røyk arrangementsmessig, -da samtlige kystkulturelle arrangementer kysten rundt har blitt avlyst som følge av Covid-19.

Siden den tid har leder i kystlaget, Stian Negaard Nilsen, og prosjektleder for Landsstevnet 2021 Jørgen Tadvin vært på tur til Trondheim og fått erfaringer fra guttane på Fosenkaia. Kystlaget i Trondheim arrangerte et meget vellykket Landsstevne i 2019 som flere av NMSKs medlemsfartøyer hadde gleden av å oppleve. Nå rekker Jeløya Kystlag armene ut og ønsker representanter fra andre kystlag og kystkulturelle foreninger velkommen til å bidra i både forberedelsesarbeidet, samt til dugnadsarbeid under gjennomføringen av selve stevnet. Styret i Norsk Motorskøyteklubb ser det helt naturlig at representanter fra klubben bidrar aktivt inn mot stevnet og trekker erfaringer fra Landsstevnet i 2014 i Oslo, der flere av oss bidro aktivt, samt fra øvrige arrangementer.

Moss by og kommune er meget positive til arrangementet, og alt ligger til rette for at 2021 skal by på et flott landsstevne. Fra kanalen i Moss og langsmed kaiene hele veien til Kystlagets egne brygger på Rossnestangen skal det fylles med flytende kystkultur til glede for både byens befolkning, publikum og alle deltagende mannskaper.

Under høstsamlingen på Østlandet, som ble avholdt i samarbeid med Jeløya kystlag 18.-20.september, ble det avholdt et informasjonsmøte. Prosjektleder Jørgen loset oss igjennom status på foreløpige planer, og videre fremdrift. I første omgang er det sponsorjakt og fokus på å kartlegge de økonomiske rammene rundt stevnet som står i fokus. Moss by er 300 år i år, men feiringen tar vi i 2021. Har DU lyst til å bidra enten i



planleggingsarbeidet? Stian fører følgende ord i pennen:

«Vi er avhengig av gode innspill og ideer for at vi sammen skal kunne stable på bena et landsstevne som både vi, KYSTEN og Moss by kan være stolte av. Alle har nødvendigvis ikke likestore forkunnskaper, men det viktigste er at du har lyst til å bidra, viser engasjement og har ett ønske om å skape et godt arrangement. Så skal prosjektleder sammen med styret og delprosjektlederne gi deg den støtte, veiledning og struktur du måtte trenge. Noen av dere meldte sin interesse for å sitte i forskjellige arbeidsgrupper i møte, men vi trenger fler. Kunne du tenke deg å bidra i en gruppe med ansvar for en av temaene nevnt under? Ønsker du å bidra i flere grupper, er også dette lov. Det kan hende at noen grupper blir slått sammen.

Grupper vi vil ha på plass

HMS/sikkerhet, Barne- og ungdomsaktiviteter, Kultur/underholdning/ foredrag / fest, Boder og utstillere, Sponsorer, Servering/ mat/ drikke, Media / reklame, Logistikk av båter, Sanitær / Sjøppel, Transport, Grafisk-arbeid og Historie.

Ta kontakt med: Jørgen Tadvin, prosjektleder@kysten2021.no , 98443975»

Foruten bidrag og innspill til de ulike prosjektgruppene kommer styret i Norsk Motorskøyteklubb til å planlegge stor deltagelse fra våre medlemsfartøyer, på lik linje med slik vi planla for årets stevne i Bergen. Ettersom årets stevne ble avlyst regner vi med at våre medlemmer er mer sultne enn noen gang på å delta til neste år...

TIL ØLETS PRIS

- fra Skipperposten mars 1985 -

TIL ØLETS PRIS

Ølets historie er like gammel som brødet. Gamle avbildninger viser ølbrygging 4000 år f.kr., og man mener at øl ble benyttet allerede i steinalderen. Forbruket var stort, i følge et leksikon var ølforbruket i Norden i middelalderen 5 - 10 liter pr. dag pr. familiemedlem!

Øl er kultur. Ølbollen var midtpunktet både ved fødsel, giftemål og gravøl. Øl var også knyttet til andre handlinger. Intet kjøp og salg uten kjøpskål. I gamle lover står det til og med at ingen mann kan umyndiggjøres så lenge han har sitt vett, er hestfører og ølfører. Haakon Svensson skrev i sin bok om vin og brennevin: "De drikkeskikker som er avholdsfolk en torn i øyet, har dype røtter i vår gamle kultur og lar seg ikke uten videre avskaffe ved propaganda eller påbud."

I Norge - som i mange andre land der vindruene var mangelvare - var det vanlig at man brygget sitt eget øl. Fremdeles er dette tradisjon mange steder, f.eks. fremstilles det sterke Hardangerøl og Sogneøl den dag i dag etter eldgamle oppskrifter. Selv har jeg vært med på å frakte slottøl ut til jorder i slottonna. Det var nok en meget svak hjemmebrygget drikk til å slukke tørsten med, men det fikk pausene til å bli sosialt samvær. Vi satt i høysåtene, gode historier ble fortalt, og det kjelige ølet ble øst opp fra store melkespann mens høystøvet fikk det til å kila nedover svette rygger. En herlig opplevelse.

I byene er det vel ikke mange som brygger sitt eget øl idag, men det går an! Jeg har en oppskrift liggende som jeg ikke har prøvet, men den er tydeligvis ulovlig. Det står jo i reklameplakater på trikken: Husk det er ulovlig å benytte

maltekstrakt til brygging av øl. Til slutt: Skøytemiljøet har lært meg å innta pilsen rett fra flasken. Men det er nå godt med et glass da, der den herlige fargen funkler i lysøl. Men husk: Glasset må være gullende rent, såperester tar knekken på ølet! Vask glasset med syntetisk vaskemiddel eller soda, skyld det godt og la det lufttørke. Fyll det til randen med herlig skum på toppen og - SKÅL.



Gnisten



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 Jøa

+47 74286200

post@segloffet.no

Navigasjon

- *watchtower online library* – forts. fra forrige nummer -

Bestikkregning

De første sjøfarerne måtte basere seg på bestikkregning. Denne utregningsmåten betinger at navigatøren kjenner til tre ting, slik illustrasjonen nedenfor viser: **(1)** fartøyets startpunkt, **(2)** dets hastighet og **(3)** dets kurs (fartsretning). Det var enkelt å finne startpunktet. Men hvordan kunne man bestemme fartøyets kurs?

I 1492 bestemte Christofer Columbus kursen ved hjelp av et kompass, et instrument som ble tatt i bruk i Europa først på 1100-tallet evt. Men de første losene hadde ikke noe kompass. De måtte navigere ved hjelp av solen og stjernene. Når skyene vanskeliggjorde sikten, orienterte sjømennene seg ved hjelp av de lange, regelmessige havdønningene. De fulgte med på hvordan dønningene beveget seg i forhold til solens og stjernenes oppgang og nedgang.

Howdan regnet de ut hastigheten? Én måte bestod i å beregne hvor lang tid det tok for fartøyet å passere en gjenstand som var blitt kastet ut i vannet fra baugen. En senere, mer presis metode gikk ut på å kaste over bord et trestykke som var festet i en line hvor det var knyttet knuter i en viss avstand. Det flytende trestykket trakk linen ut etter hvert som fartøyet beveget seg framover. Etter en bestemt tid ble linen dratt opp, og antall knuter som var blitt trukket ut, ble telt. Dette viste fartøyets hastighet i knuter, eller knop — antall nautiske mil pr. time — en måleenhet som fortsatt brukes. Når navigatøren kjente til hastigheten, kunne han regne ut hvor langt fartøyet hadde seilt på en dag. Han trakk så opp en linje på et *draft*, et sjøkart, som viste framdriften langs den valgte kursen.

Havstrømmer og sidevinder kunne naturligvis føre til at fartøyet kom ut av kurs. Navigatøren beregnet og journalførte med jevne mellomrom de korrigeringsene som var nødvendige for at fartøyet skulle holde stø kurs. Slik fortsatte han hver dag — han målte, beregnet og tegnet. Når de til slutt kastet anker, utgjorde disse daglige anmerkningene på sjøkartene en journal over hvordan fartøyet hadde nådd fram til sitt bestemmelsessted. Det var slik bestikkregning Columbus gjorde bruk av da han for over 500 år siden drog fra Spania til Nord-Amerika og tilbake. De nøyaktige kartene han tegnet, har gjort det mulig for sjøfolk i dag å ta den samme ruten.

Navigering ved hjelp av himmelen

Howdan brukte navigatører i gamle dager himmellegemene for å navigere fartøyene sine? Solen står jo opp i øst og går ned i vest. Ved daggry kunne sjømennene måle solens posisjon i forhold til de stjernene som fortsatt syntes, og derved finne ut hvor mye solen hadde flyttet seg. Om kvelden kunne de måle hvor de befant seg i forhold til Polarsjernen, som står så å si like over Nordpolen i skumringen. I sør kunne de lokalisere Sørpolen ved hjelp av et klart stjernebilde som er kjent som Sydkorset. En klar natt kunne derfor sjømenn på alle verdens hav kontrollere sin posisjon ved hjelp av minst ett referansepunkt på himmelen.

Men dette var ikke de eneste veiviserne på himmelen. Polynesierne og andre sjøfarere på Stillehavet, for eksempel, kunne lese nattehimmelen som et veikart. En av teknikkene deres gikk ut på å sette kursen mot en stjerne som de visste steg opp over eller ned under horisonten i den retningen som deres bestemmelsessted lå. For å forvise seg om at de holdt stø kurs, sjekket de i løpet av natten også andre stjerners posisjon i forhold til hverandre. Hvis de kom ut av kurs, kunne stjernene på himmelen vise dem hvordan de skulle korrigere kursen.

How pålitelig var dette systemet? I en tid da europeiske sjøfolk ofte holdt seg tett inntil kysten i frykt for å styrte utfor kanten av jorden, som de trodde var flat, foretok sjøfolk i stillehavsområdet tydeligvis lange kryssinger på det åpne hav



mellom relativt små øyer. For over 1500 år siden forlot for eksempel noen polynesiere Marquesasøyene og satte kursen nordover over det vidstrakte Stillehavet. Da de så gikk i land på Hawaii, hadde de tilbakelagt 3700 kilometer! Hawaiiske folkeeventyr forteller om polynesiske sjøreiser mellom Hawaii og Tahiti i gammel tid. Noen historikere sier at disse beretningene bare er legender. Sjøfarere i vår tid har ikke desto mindre foretatt den samme sjøreisen og navigert ved hjelp av stjernene, havdønningene og andre naturfenomener — uten navigasjonsinstrumenter.

Vindens rolle

Seilskipene var helt avhengig av vinden. Vind som kom bakfra, drev et fartøy fint framover, men motvind saktet skipets fart betraktelig. Hvis det ikke var vind, noe det ofte ikke er i det som sjøfolkene kaller *doldrums* — ekvatorialbeltet — betydde det at det ikke ble noen framdrift. Etter hvert oppdaget sjømennene de framherskende vindene, noe som bidro til at det ble etablert skipsleier, eller hovedruter, for seilskip på åpent hav. Navigatørene gjorde god bruk av disse vindene.

Hvis vindforholdene var ugunstige, kunne det medføre lidelse og død. Da Vasco da Gama drog fra Portugal til den sagnomsuste Malabarkysten i India i 1497, var det framherskende vinder som førte ham til det sørlige Atlanterhavet og videre sørøstover og rundt Kapp det gode håp i Afrika. Men i Indiahavet kom han ut for monsunene — vinder som skifter retning med årstiden. Tidlig på året oppstår sommermonsunen i den sørvestlige delen av Indiahavet, og i flere måneder blir alt som flyter, blåst mot Asia. Sent på høsten overtar vintermonsunen. Den blåser med stor kraft fra nordøst og tilbake mot Afrika. Vasco da Gama drog fra India i august og ble snart utsatt for de ugunstige vindene. I stedet for at tilbaketuren tok 23 dager, slik turen østover hadde tatt, tok den nesten 3 måneder. På grunn av denne forsinkelsen gikk de tom for ferskmat, og mange av mennene hans døde av skjørbuk.

Dyktige navigatører på Indiahavet lærte seg å sjekke både kalenderen og kompasset. De skipene som skulle østover til India rundt Kapp det gode håp, hadde valget mellom å starte tidlig på sommeren eller å vente i flere måneder på gunstige vindforhold. Skipskapteiner som drog fra India mot Europa, startet derimot seilasen sent på høsten for å unngå å måtte kjempe mot sommermonsunen. Ruten på Indiahavet var derfor som en vekslende enveiskjørt gate — skipstrafikken mellom Europa og Malabarkysten i India gikk ofte bare i én retning om gangen.

Navigasjonsteknikken går framover

Tiden gikk, og kunsten å navigere tok en ny retning. Mekaniske instrumenter gjorde det mindre påkrevd å stole utelukkende på det blotte øye og på gjetninger. *Astrolabiet* og senere den mer nøyaktige *sekstanten* — instrumenter som ble brukt til måling av solens eller stjernenes høyde over horisonten — gjorde det mulig for sjømennene å beregne hvilken breddegrad nord eller sør for ekvator de befant seg på. *Skipskronometeret* — et pålitelig ur velegnet til å bruke på sjøen — hjalp dem til å beregne lengdegraden, deres østlige eller vestlige posisjon. De målingene som ble foretatt med disse instrumentene, var langt mer presise enn dem som ble foretatt ved hjelp av bestikkregning. I dag har vi *gyrokompasser*, som ikke behøver noen magnetnål for å angi hva som er nord. Et *satellittbasert posisjoneringssystem (GPS)* angir ved hjelp av noen tastetrykk skipets nøyaktige posisjon. *Elektroniske tavler* erstatter ofte sjøkart av papir. Navigering er virkelig blitt en eksakt vitenskap, og alle disse framskrittene øker vår respekt for det mot og den dyktighet som de gamle sjøfarerne viste. De hadde bare sin kunnskap om havet, himmelen og vinden å hjelpe seg med når de førte sine fartøyer over de vidstrakte, åpne verdenshavene.



NMSK profilering

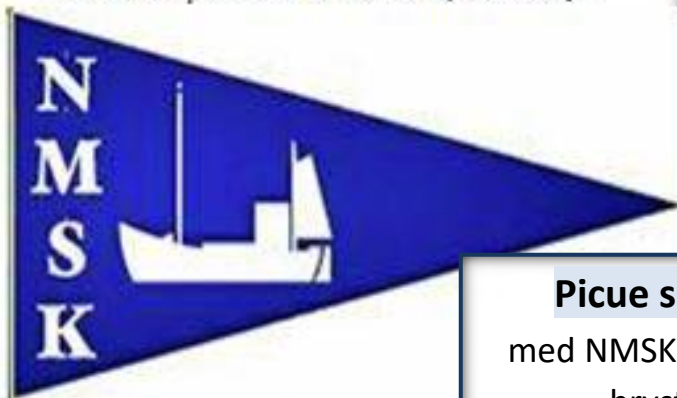
Styret erfarer at vår reetablerte hjemmeside <http://nmsk.no/> med bl.a arkivene «*Fartøysregister*» og «*Skipperposten*» er viktige aktivum i rekrutteringen av nye medlemmer. Det er også våre medlemseffekter <https://nmsk.no/medlemseffekter/>. Effektene som vises under kan bestilles gjennom post@nmsk.no 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. **PS:** SNART FÅR VI KAFFEKOPPER MED NMSK-LOGO!

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!

Nest sist

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



- Ikke gå på, den gjør vondt!
Mamma gjorde det, og begynte å gråte!

Never forget, that on this day in 793AD, a group of Vikings selflessly rescued the treasures of Lindisfarne from a great fire, after the monks mysteriously and spontaneously died.



NMSK tar initiativ til særskilte støtteordninger for fartøyvernet!

Styret har vedtatt at NMSK skal ta initiativ overfor sparebankstiftelsene og Gjensidigestiftelsen for å få etablert spissede støtteordninger knyttet til det frivillige vernet av fredete fartøy, fartøy som er på den frivillige verne listen og andre fartøy. Styret vil forsøke å gjøre dette i samarbeide med andre organisasjoner som arbeider med frivillig fartøyvern og det nyetablerte fartøyvernet i fylkene. I første omgang vil styret forsøke å få til en ordning knyttet til vinteropplag og presenninger for å begrense bruken av billig presenning som fører til unødig plastforurensing ved kysten, bremse de negative virkningene av økt nedbør og hjelp til bevaring av alle verneverdige fartøy. Også de som ikke er fredet eller på verne listen. Støtteordningen skal være lettforståelig og enkelt å søke på.



GI ALLTID 100% PÅ JOBB

Mandag	12%
Tirsdag	23%
Onsdag	40%
Torsdag	20%
Fredag	5%
SUM	100%

Viktige maritime ord og uttrykk:

- Bom:** Liggende mast, vanlig årsak til hodeskader.
- Båtshake:** Kjepp med en krok på, benyttes for kjapp kastning av menn på glatte dekk.
- Dekk:** Golvet ute på båten.
- Dregg:** Jernskrot som det skulle ha vært festet en tamp til før man slengte det over bord.
- Dørle:** Golvet inne i båten.
- Grunne:** Bevegelig forhøyning av sjøbunnen.
- Kapell:** Oppsamlingsplass for måkedrit.
- Ankerdrum:** Ja takk.
- Kaptein:** Svinet i båten.
- Kjølsvin:** Svinet under båten.
- Kompass:** Dumt sted for oppbevaring av sprit. Kompasset kan også benyttes for å finne grunner, der man gjerne hensetter båten med den aller største presisjon.
- Køye:** Ynkelig soveplass i båt der friske mennesker blir vanskapte. En køye kan også med en viss grad av vanskelighet benyttes for å skape nye mennesker i.
- Løvtart:** Bør man ikke kaste opp eller tisse i.
- Yaarmhhhh:** Se ankerdrum
- Reling:** Kanten på båten; den siste kontakten man har med båten før man ramler over bord.
- Ruff:** Sted for å plassere krumbøyde og ellers vanskapte mennesker i.
- Sell:** Stort tøyestykke påmontert på båten for raskt å kunne vette derne.
- Mast:** Utmerket lynleder påmontert tau og andre remedier.
- Sekstant:** Utrustingsdetalj for ytterligere muliggjøring av feilnavigering.
- Sjøkart:** Kart over vannet hvor man kjapt kan identifisere nylig påkjørte grunner.
- Sluse:** Heis for båter.
- Tamp:** Et tau som kan holde båten fast.
- Vannlinje:** Bør ikke gå over taket på ruffen.
- Akterspeil:** Fua
- Navigator:** En som kan bekrefte at man ikke vet hvor man er.
- Motvind:** Vind som alltid blåser FRA den retningen man vil seile i.
- WAFI:** Wind assisted floating idiot

Et forunderlig dyreliv på landjorda:

DYRELIV LANGS DALBORGVEGEN

På tross av at det meste gror igjen her, er det enda et rikt mangfold av dyreliv her langs Dalborgvegen.

Av fugler som er obserbert kan vi nevne:

Knehøne, Albatrost, Beremeis, Urokråke, Tujahekker, Værhane, Lommelærke, Burugle, Turtelduer og den ganske vanlige Suppegjoken. sent en kveld skal det også være sett et par hekkende bakender.

Av dyrearter kan vi nevne:

Bokorm, Reddhare, Gamperæv, Skinkerider, Kjepphest, Luremus, Stabukk, Skråningsgrevling, Blindbukk og både Lobjønn og Måsabjønn.

Den vanligste arten er uten tvil Natursvinet som er å se litt og ofte.

Av de mer sjeldne arter kan nevnes Stuegris og Sofagris som nesten aldri er å se.

Er du riktig heldig kan du møte på den meget sjeldne og utrydningstruede Bollemusa som skal være i området, men for all del ikke forveksle den med Piggsvinet, det kan få fatale følger!

GOD TUR ØNSKES FRA DALBORGVEGENS VE OG VEL!

MEDLEMSAKTIVITETER

- 13. mars 2021 NMSK årsmøte og årsfest i Skur 28 Oslo Maritime kulturhavn
- Primo mai 21 NMSK vårsamlinger – regionalt
- 11-13. juni 21 Hardanger trebåtfestival i Norheimsund
- 1-4. juli 21 Skudefestivalen i Skudneshavn
- 22-25. juli 21 Forbundet Kystens landsstevne i Moss/Jeløy kystlag
- 5-7. august 21 Risør trebåtfestival
- 20-22. august 21 Trebåtfestivalen i Ulsteinvik
- Medio september NMSK høstsamlinger - regionalt

PS: Meld fra til redaktøren hvis du vet om flere relevante arrangementer/festivaler for NMSK-båter!

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.krger@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



Vakker utsikt fra Rosendal gjestehavn



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Drammensveien 208, 0277 Oslo

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