



SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Mars 2021

Utgave nr. 113
Opplag 259



www.nmsk.no

SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



**Redaktør
Arnulf Wibe**

arnulf.wibe@online.no

Forsidebildet: (foto: John Magne Sørensen)

Fra «Havnedagene» i Haugesund 2019.

Åååå som vi gleder oss til å møtes på båtstevner i framtiden!

Innhold

s 3	Formannens hjørne
s 4-7	NMSK regionale aktiviteter
s 8-9	NMSK årsmøte 19. mars 2021
s 10-11	NMSK årsberetning for 2020
s 12	“Smil til meg”!
s 13	Drømmer
s 14	Bjugnskjærs nye liv?
s 15	Berserks livsforlengelse
s 16	IONA – ditt neste prosjekt
s 17	Fjordbåter i NMSK
s 18-19	SIRI, et medlemsfartøy
s 20-22	Intervju om fartøyvern
s 23	Salt og korrosjon
s 24-26	Samseiling Ålesund-Fonnes sommeren 2020
s 27-29	Langs norskekysten sommeren 2020
s 30	Høvedsmann skipshandel
s 31	Navigasjon
s 32	Nye medlemsbåter desember 20 – februar 21
s 33	Profilering av NMSK
s 34	Maritim kryssord
s 35	Nest sist
s 36	Styre og stell

Formannens hjørne

Nå kan du endelig sette deg ned med årets første utgave av Skipperposten. Vi legger bak oss annerledesåret 2020, og gleder oss til vi kan se en normalisering av samfunnet.

Sakte men sikkert vil det atter bli mulig å møtes med flere enn de man bor med, og er vi heldige er ord som kohorter, Ring 1 og 2 samt Fargekoder og smitteregime gått i glemmeboken i løpet av året. Styret gleder seg til å møtes med medlemmene igjen, og kunne legge til rette for arrangementer langs kysten både i egen regi og ved hjelp av våre regionale koordinatører.

Men før den tid skal vi prøve noe nytt. Årets Årsmøte blir denne gangen gjennomført digitalt, via TEAMS. Du som betalende medlem vil bli invitert til dette digitale årsmøtet via epost, -samme eposten som vi sender ut årsmøtepapirene i. Det er ytterst viktig at medlemmene sender inn saker til årsmøtet på forhånd, dersom det er noe de ønsker å ta opp denne gangen. Det er ikke optimalt med slike digitale arrangement, men vi legger til rette for at vi skal kunne gjennomføre et kort og effektivt møte uten de store beslutningene denne gangen. Det skal velges nytt styre, og alle styremedlemmene stiller denne gangen til gjenvalg. Valgkomiteen har i tillegg skaffet en ekstra styrekandidat, og styret ønsker å utvide med denne personen i tillegg til de sittende styremedlemmene.



I løpet av 2021 må Norsk Motorskøyteklubb belage seg på å finne en ny formann/styreleder. Undertegnede har ledet klubben lenge, og etter mitt båtbytte sommeren 2020 er tiden moden for nye ideer og nye tanker, -og for klubben betyr dette behov for nye krefter ved roret. Jeg har informert valgkomiteen og styret om at jeg kan stille til valg i år igjen dersom det ikke velges inn en ny kandidat, men at dette blir mitt siste år som leder av vår flotte forening du deg kallet setter styret stor pris på å høre fra deg!

Vår Facebookside lever i beste velgående, og lite er vel bedre enn å drømme seg bort, drøfte ideer, høste inspirasjon og nyte skøytelevet selv om kanskje skuta ligger i vinteropplag under snøtunge presenninger. Vi teller skrivende stund 186 betalende medlemmer i foreningen, og Facebooksiden har så mye som 1685 følgere. Vår hobby og livsstil fenger mange der ute, og hva er vel bedre enn å dele gledene med andre likesinnede.

Med ønske om gode dager, som stadig blir lengre og lysere, og med ønske om å treffe mange av dere når samfunnet igjen åpner opp for slike muligheter, håper jeg du vil nyte denne fyldige utgaven av Skipperposten.

Thomas Nicolai Bjønness

NMSK regionalt



Vestland og Rogaland



Steffen Wesnes
14. februar kl. 09:38

Ikke ofte man er frosset inne i Stavanger området, men nå kommer mildværet... og snart våren!



Karl Pudik
19. februar kl. 16:56

Endelig kommet meg gjennom isen, og ligger nå mye bedre inne i havnen...



Johanne Totland
30. januar kl. 21:36

Flott i Mosterhamn i dag! Havvøy og Frimann, begge fra Størk Wincents båtbyggeri i Fana.

Marit Beate Løvold Husevåg
17. januar

Selger PYRO oljeovn, da vi har ominnredet båten, og vi ikke fikk plass til den.
Ovnen har bare vært i bruk på sommeren, i turbåt, så den er minimalt brukt.
Ovnen er komplett med varmluftsvifte, røykerør med dekgjennomføring, varmeskjold på rør og pipehatt.
20L dagtank med filter.
Selges kr. 15 000. Bud motas.

TEKNIKLASJON:
For en sikker og trygg installasjon, bør ovnen monteres på en stabil og vannklokket bunn. Det anbefales å bruke en 20L dagtank med filter. (Se PDF for detaljerte installasjonsinstruksjoner.)

+2

Eirik Schau har delt et innlegg.
31. desember 2020

+27

Sølvskjær 🌟 føler seg feststemt her: Isdalstø, Hordaland, Norway.
31. desember 2020

Da sier jeg takk til 2020, og ønsker 2021 velkommen!
Fartøyet har blitt betydelig oppgradert iløpet av året som har gått.
Noen småting gjenstår, men noe må man jo gjøre på 😊
Satt sammen en liten bildekavalkade som viser mye av årets arbeid.
Håper på ett mye bedre 2021! Godt nytt år 🌟

NMSK regionalt

Møre, Romsdal og Trøndelag

Robert Arent Voldnes

14. februar kl. 11:45 · 🌐

...

søndagshelsing frå «skipper skutelaus» i Fosnavåg 😊 ↓.



Erling Blindheimsvik

📍 Visuell forteller · 31. januar kl. 10:41 · 🌐

Noke so varmer i vinterkulda



Georg Johansen

17. januar · 🌐

Fine dager 🌞🌞



Helge Selvåg

3. februar kl. 09:57 · 🌐

Da har S/Y Laila fått nytt forlenget Rorhus og Installert AIS. nu mangler bare styreposisjonen ute.



Tony Wik Silden

9. februar kl. 18:42 · 🌐

Volda 22 hk 1946 mod

Eg velde å selje loskrysseren «Feie» for nokre månader sidan. Det gjekk kjapt og utan annonsering.. Kjøpar tok direkte kontakt og det vart avtale.

Eg har hatt nokre båtar i mitt 56 årige liv, tresnekke, plastbåt/halvplaner, passbåt, skjærgardsjeep, mahognycrusar, slepebåt, kutter (Havlyd), passa på mk Neptun, og sist loskrysseren Feie.

Som type likar eg nok å prøve litt forskjellig, skape nye minner. Likar å forske på historikken til fartøyet osv.

Er nok og truleg meir ein fartøyvernar enn typisk ut på tur/ langtur - båtperson..

Som leiar i Herøy Kystlag her i Fosnavåg får eg døyvd litt av båtinteressa, då vi har over 20 båtar.. og godt er det.

Men det ligg liksom litt og lurer.. skulle ein ha sett seg etter eit nytt prosjekt ?

Men som med dei fleste er det også eit økonomisk og praktisk spørsmål om ein skal kjøpe båt, størrelse, pris, type..

.. Eg har stor sans for denne foreininga og er stolt over å kunne bidra også som koordinator..

So får vi sjå kva som skjer. Det går i alle fall i mot den beste tida på året 🍷.

Legg ved eit flyfoto av Fosnavåg og søre Sunnmøre , og ynskjer folk ein fin søndag, morsdag, Valentinsdag og fastelavn..

Take care ↓. 🍷

NMSK regionalt

Agder-Telemark-Vestfold



Thomas Nicolai Bjønness

Administrator · 3. februar kl. 20:39 · 🌐

Et lite rivningsprosjekt i byssa på Antares for å bytte/skjøte en gåen dekkshjelke. Det ene drar med seg det andre, og plutselig står man der med vindusrammene tatt ut, og klør seg i hodet på hvordan man ønsker det skal se ut når man er ferdig 😊
Nå er det i alle fall ikke svikt i dekket lenger, og prosjekt oppbygging kan starte



Helge Selvåg

Dette vet jeg alt om, jeg skulle også bare bygge på 80 cm, fort gjort tenkte jeg men den gang ei, måtte ta alt, dørk ruff, skott og alle ledninger og diverse lister maling osv osv osv, men når man synes resultatet blir bra da er man lykkelig med båt.



Torolf Stenersen

Visuell forteller · 14. februar kl. 17:43 · 🌐

Stille og rolig dag på Gokstad Kystlag i dag. (og flere dager nå). Ruth under blå duk, og Forlandet i andre enden av brygga. Etter noen uker m snekring av vinkjeller hjemme, er det klart jobbing i Ruth. Gamle vanntanken i sjøvansbestandig aluminium, (som var så billig og bra for 30 år siden), var tæret i stykker flere plasser, og ny syrefast skal på plass nå. Etter endel riving og demontering ble det gledelig gjensyn m nye plank som ble satt inn på Isegran for noe år siden 🙌😊



Torolf Stenersen

Visuell forteller · 7. januar · 🌐

Endelig ble det en søndag m sol 😊. Da tok vi «krepsebåten» ut til Svenner. Deilig og friskt. Godt nytt år til dere i NMSK. Ikke lenge igjen nå, så går vinterfrakken av håper vi.



Arne Gundersen

8. februar kl. 10:18 · 🌐

Det som er fordel med slike salte gamle skuter, ingen virus våger å komme ombord.

NMSK regionalt

Viken



OM OSS KYSTLAGENE FOR MEDLEMMER KONTAKT OSS KYSTEN UNG BLI MEDLEM

HJEM / NYHETER

Forbundet KYSTENS landsstevne 2021 avlyst



Kystlags- og stevnestyre... og NMSK medlemmer Stian, Marit og Jørgen måtte gi tapt, men gjorde en innsats det står respekt av!

Leder i Jeløy kystlag, Stian Nergaard Nilsen, sammen med Marit Lutnæs og Jørgen Tadvin. Sammen med resten av kystlaget får de nå fokusere på andre og mer overkommelige oppgaver til koronapandemien har gitt seg. Tusen takk for innsatsen! Foto: Tuva Løkse



Stian Negaard Nilsen

12. februar kl. 20:22 · 🌐

Nå er NSB setet klart, snart resten av styrhuset også 🍷 Knut Haakon LillebyThomas Nicolai Bjønness

Sjøsprøyte 1



Frode Rosenberg

4 t · 🌐

Går hardt for seg under diskusjoner på hjemmekontor. Hvem var så til stede? Det var no bare mæ 🍷



Lars Petter Jensen

14 min · 🌐

Da var det tid for årets første ankerdram, Bergholmen ved Drøbak.



OPPROP

Over 6000 personer har signert

FOLKEAKSJONEN FOR BEVARING AV BÅTLIVET I OSLOFJORDEN

NMSK årsmøte 2021



Årsmøtet i Norsk Motorskøyteklubb kan i år ikke arrangeres på samme måte som tidligere. Restriksjonene som følge av den pågående Koronapandemien gjør det ikke mulig å gjennomføre årsmøtet og den påfølgende festen slik vi pleier. Vi forsøker derfor i år å gjennomføre årsmøtet digitalt, via Microsoft Teams. Du som er medlem i NMSK kan delta på årsmøtet ved å trykke på linken som du bør ha mottatt på epost den 19. februar.

Årsmøte i NMSK blir digitalt, lørdag 13.mars 1800-1900



GENERELL INFORMASJON OM TEAMS:

Du kan bli med i team møter når som helst, hvor som helst, fra alle enheter.

Teams-møter er best når du blir med i Teams-appen eller Teams på nettet, og det finnes mange måter å gjøre det på :

Bli med via kobling (slik NMSK gjør for dette møtet), bli med fra kalender, bli med i en kanal; bli med fra chat, ring inn, legg til et rom mens du blir med.

Trykk her 13.mars kl 1750 for å bli med på Årsmøtet i NMSK

Trykk her for å lese styrets årsberetning for 2020

Trykk her for å lese årsregnskapet for 2020

Trykk her for å lese revisors rapport

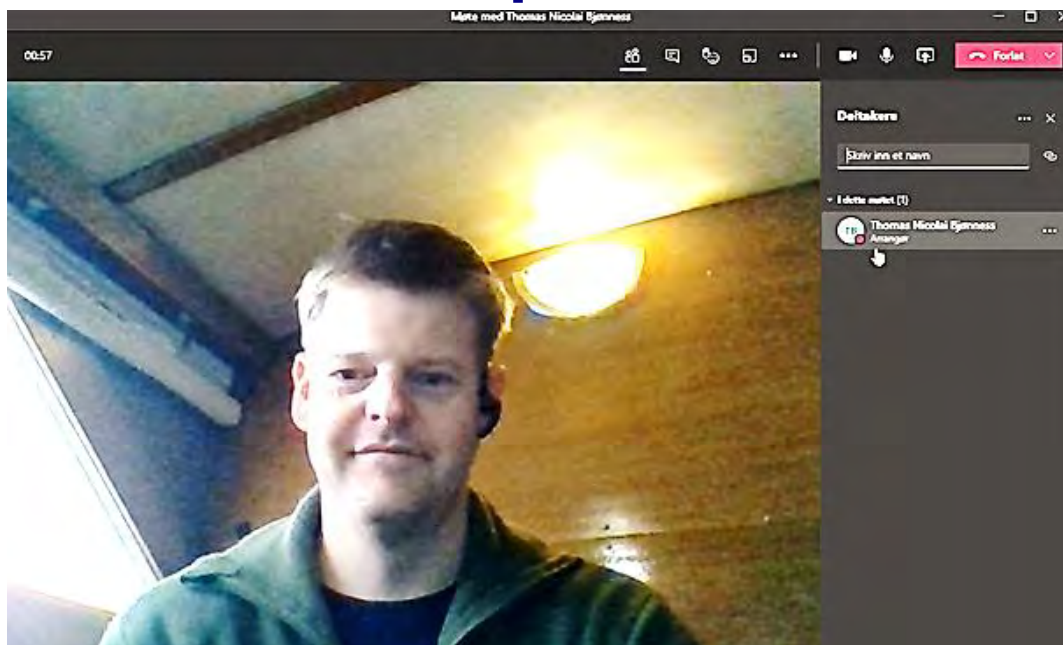
Dersom du ikke har deltatt på TEAMS møter før, kan du lese mer om hvordan det fungerer under her. Vi kommer til å sende ut invitasjonen, med knappen til å delta på møtet, en gang til, rett før møtet starter (i tilfelle du ikke finner eposten du mottok 19/2).

Her følger en liten instruksjon til deg som ikke har deltatt på TEAMS møter før.

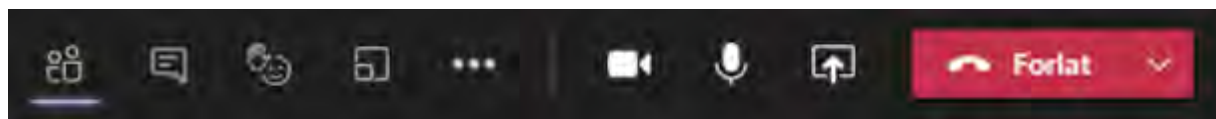
Linken fungerer **ikke før** møtet starter, det er altså ingen poeng i å trykke på linken før 13.3 kl 17:50. For å delta trenger du kun en **pc, med høytalere og mikrofon**. Dersom du ikke har mikrofon på pc'en kan du likevel delta og høre/se møtet, men ikke snakke selv.

Når du er **inne i møtet**, ser du et bilde som ligner det under. På høyre siden er alle møtedeltagere listet opp.

Hvordan delta på TEAMS møtet?



Over selve videobildet ser du denne raden med knapper:



Første knappen fra venstre er for å skjule / vise deltagere til høyre

Neste knapp er for å åpne kommentarfeltet. Det er også i kommentarfeltet at avstemning kommer til å foregå illa møtet.

Den neste knappen er for å enten rekke opp hånden eller sende et ikon i kommentarfeltet. Ønsker du å si noe i møtet, eller har et spørsmål kan du enten bruke "rekke opp hånden-knappen" eller skrive spørsmålet i kommentarfeltet. Ordstyrer vil gi deg taletid når det blir din tur.

Knappene formet som videokamera og mikrofon er for å skru av / på kamera og mikrofon. Alle skal være "mutet" dvs at mikrofonen har en strek gjennom seg unntatt når det er din tur til å prate.

Møtedisiplin

- Vær «mutet» så lenge du ikke har fått "taletid" av ordstyrer
- Rekk opp hånden eller bruk kommentarfeltet for å be om taletid
- Vær presis inn i møtet. Prøv å logge deg inn med den røde knappen i mailen her kl 1750. Møtet starter kl 1800 presis.
- Bær over med oss. Det er første gang NMSK kjører digitalt årsmøte:-)

NMSK årsberetning for 2020

Styret i NMSK har siden årsmøtet i mars 2020 bestått av: Thomas Nicolai Bjønness (styreleder), Arnulf Wibe, Ottar Joakimsen, Jorun Krüger, Tor Anders Jahre og Bjarne Kjartan Fønsteli (jfr. siste side). Revisor har vært Nicolai Bjønness. Valgkomiteen har bestått av Eivind Robertsen og Ole Larsen.

Thomas har fungert som sekretær og har hovedansvaret for klubbens semidiesel Ferdinand. Arnulf har fungert som medlemsansvarlig, økonomiansvarlig og redaktør for Skipperposten. Tor Anders har fungert som medlemseffektansvarlig. Styret i sin helhet har fungert som arrangementskomite og vi har aktivt vervet nye medlemmer. Vi har siden årsmøtet avholdt 4 styremøter i 2020, samt 2 før årsmøtet 2021.

NMSK som forening er medlem av Forbundet Kysten og Oslo Maritime Kulturhavn. Ottar har overtatt som klubbens representant i styret i OMK, etter at Thomas flyttet til Nøtterøy. Det er fortsatt lite fremdrift med henblikk på oppussingen av Skur 28 og 29. Skur 29 ble i 2019 ribbet og benyttes nå som levende båtverksted og et myldrende miljø med representanter fra alle medlemsforeningene under OMK paraplyen, blant annet representanter fra NMSK. Fartøymedlemmer i NMSK har fortsatt anledning til å låne gratis kai plass på OMKs kaiområde midt ved Akershuskaia, under forutsetning av forhåndsavtale med havnesjefen. Etter at Eddie Lesund flyttet til Sørlandet har nå styremedlem Ottar blitt ny havnesjef for OMKs kaiområde.

NMSK samarbeider med ulike kystkulturelle foreninger, herunder blant annet Forbundet Kysten, Kystlaget Viken, Jeløya Kystlag, Nesodden Kystlag, Herøy Kystlag, Nautica Schizofrenia, Seilskøyteklubben Colin Archer, Klassisk Treseiler Klubb, Classic Motor Boat/Furuholmen Motor Yacht Forening for å nevne noen. Vi samarbeider videre med bladet Båtens Verden og Risør Trebåtfestival.

Ved årsskiftet 2019/2020 bestod klubben av hele 181 betalende medlemmer, og ved årsskiftet 2020/2021 har NMSK 190 betalende medlemmer. NMSK har aldri hatt flere medlemmer, aldri hatt større geografisk utstrekning, og det har aldri vært flere fartøyer med NMSK vimpel langs Norskekysten. Totalt har klubben fått 25 nye fartøymedlemmer i løpet av Koronaåret.

Styret er takknemlige for at vi har fortsatt har følgende regionale aktivitetskoordinatorer; Erling Blindheimsvik i Ålesund, Espen Breivik og Jan-Tore Frimann Nilsen i Bergen, Dagfinn T. Riseplass i Arendal og Knut Haakon Lilleby i Skjeberg. Robert A Voldnes i Fosnavåg trapper litt ned, da han har solgt Losbåten Feie, men bidrar fortsatt med å legge til rette for NMSK treff i Fosnavåg i samarbeid med Erling. Samarbeidet med aktivitetskoordinatorerne kan fortsatt utvikles videre, og styret har en langsiktig plan om at det skal blir økt NMSK aktivitet langs hele kysten.

NMSK hadde en periode 3 Facebookgrupper, alle med stor aktivitet, og mange som bidro med innlegg, spørsmål, svar, bilder. På årsmøtet i 2020 fremmet styret forslag om å slå de tre gruppene sammen til én, da de aller fleste følgerne i de «regionale gruppene» også var følgere av «hovedgruppen». Sammenslåingen ble gjennomført like etter årsmøtets bifall. NMSKs facebookside hadde på dette tidspunkt 1095 følgere, og har i skrivende stund 1676 følgere. Det kommer fortsatt nye medlemsforespørsler hver eneste dag, og styret opplever det veldig motiverende med all aktiviteten som er daglig på Facebooksiden. Norsk Motorskøyteklubb har virkelig lykkes med å bli en riksdekkende forening, som er godt synlig også digitalt. Man behøver ikke være medlem av NMSK for å følge våre facebookgrupper, og vi ser derimot at dette medvirker til å rekruttere nye medlemmer til klubben. Det er dog fortsatt enkelte som ikke forstår forskjellen mellom å være betalende medlem og kun være en følger av vår Facebookside, så her har styret fortsatt en jobb å gjøre fremover.

Styrets hovedfokus er fortsatt å øke interessen for den delen av kystkulturen båtene våre representerer, og det er enda mer enn før båtene som står i fokus. Vi tilstreber å legge til rette for et godt miljø blant klubbens medlemmer langs hele kysten. Vi oppfordrer medlemmene til å oppsøke hverandre, og likeledes ta hverandre

godt imot når man treffer klubbmedlemmer man ikke kjenner. Det oppfordres til bruk av medlemsvimpel og profileringsartikler. Styret hadde store planer for klubbens aktivitet

gjennom 2020, og det var lagt opp til stor NMSK deltagelse på Forbundet Kystens Landsstevne i Bergen både av båter fra øst, vest og midt-Norge. Som alle vet satte Koronasituasjonen en stopper for samtlige aktiviteter etter 12.mars, og Landsstevnet, Trebåtfestivaler og andre aktiviteter ble kansellert på løpende bånd.

Følgende aktiviteter ble tross Koronasituasjonen gjennomført i 2020:

Samseiling til, og treff i, Fosnavåg 23.juni Flott samling med noen medlemsfartøy, Treffet og samseilingen til Fosnavåg er forevigeget på video som er publisert på NMSKs facebookside senest i vinter. Det planlegges for nytt treff i Fosnavåg i juni 2021, trolig lørdag den 19.

Høstsamling i Moss, i samarbeid med Jeløya Kystlag, 18.-20.september. På mange måter et vellykket arrangement i godt vær, i kanalen i Moss. 10 fartøy fra NMSK deltok, i tillegg til enkelte fartøy fra Kystlaget. Jeløya Kystlag hadde hele regien på samlingen. På grunn av misforståelser mellom Kystlaget og Peppes Pizza i Moss, manglet vi et felles lokale vi kunne samles i, og enkelte opplevde dette vanskelig da de følte seg utenfor. Øvrige deltagere opplevde samlingen som særdeles vellykket. Styret har i ettertid konkludert med viktigheten av et felles aktivitet/lokale å samles i ved fremtidige arrangementer, for å unngå at enkelte føler seg utenfor. Vi har også konkludert med at det er uheldig å gi ifra seg hele regien på våre arrangementer, da det er vanskeligere å forutse slike uheldige omstendigheter når vi ikke selv er i førersetet.

Styret opplever at nettsiden fungerer godt, men innrømmer at vi oppdaterer nettsiden sjeldnere enn Facebook. Arnulf gjør fortsatt en stor jobb med Fartøyarkivet, som vokser til stadighet både i kvalitet og kvantitet. Dersom medlemmer har innspill til styrets kommunikasjonsmetoder og -kanaler imøteser vi det.

NMSKs semidiesel Ferdinand har ikke blitt brukt i 2020. Det er dog innkjøpt pakningsmateriale til utskiftning av gåene eksospakninger. Styret har som målsetning å få gjennomført dette arbeidet når det blir varmere i været, slik at Ferdinand er klar for å spre godlyd i 2021.

Vi har nylig bestilt opp nye fartøyplaketter til utdeling for nye fartøymedlemmer i 2020, og disse vil bli sendt til de aktuelle skipperne innen kort tid.

Styret har også fokusert på produksjon av nye medlemseffekter. I skrivende stund kan klubben tilby kaffekopper med NMSK logo, pins/luemerker i størrelsen 20*20mm, små og store vimpler, nye T-skjorter med logo, flecegensere med logo. Det jobbes også med å få produsert islendere med logo samt regntøy av typen «oljehyre» med logo. Bestilling av medlemseffekter gjøres pr mail eller telefon til styrets medlemmer.

Skipperposten har også i denne perioden kommet ut med 4 flotte eksemplarer. Styret minner om at det er svært ønskelig at flere medlemmer bidrar med stoff til medlemsbladet. Foreningens økonomi anses å være tilfredsstillende. Det er fortsatt en del som ikke betaler medlemskontingenten før etter diverse purringer. Vi har ingen gjeld. Vi har en del klubbefekter, samt eier en 30 HK Volda Semidiesel som står i Drammensveien 208 i Oslo.

Styret har gjort sitt beste for å drifte klubben på en forsvarlig og god måte i denne merkelige perioden. Ingen av styrets medlemmer trekker seg, og alle stiller til gjenvalg. Styret har allikevel bedt valgkomiteen finne flere kandidater til verv i styret, da vi ønsker at flere skal bidra i det hyggelige styrearbeidet. Valgkomiteen har funnet en kandidat som stiller til valg på årsmøtet.

Styrets ønske om flere styremedlemmer medfører også behov for en minimal endring av vedtektenes §5.5, vedrørende antall styremedlemmer. Styret har meldt inn dette som egen sak.

Thomas har fungert som styrets leder siden 2010, kun avbrutt av året 2017. Etter salg av kutteren Bjugnskjær, og etter lang tid som styrets leder, er det nå på tide at klubben forbereder seg på å finne en ny styreleder som kan overta roret. Thomas stiller allikevel til gjenvalg på årets årsmøte, dersom det ikke foreligger andre kandidater.

«Smil til meg»!

- Jorun Camilla Kruger-

På veg fra dagens undervisning hører jeg tunge skritt i trappa. De tunge skrittene i trappa går over til subbene skritt på veg til arbeidsrommet. Jeg ser meg rundt og oppdager at skrittene tilhøre meg selv og mine egne føtter.

For et øyeblikk siden laget de samme føttene takten til et dikt, stavelser og ga lyd til iver. For inne i klasserommet er de samme føttene lystige og lette. Jeg er lærer og i profesjonen min har jeg min rolle.

Men utenfor har jeg det på samme måte som mange andre. Alt trenger en ekstra motivasjon, bare det å sette inn i oppvaskmaskinen, vaske håret, bære ned julepynt eller å få lagt seg, kan ta dobbelt så lang tid, eller kanskje det ikke skjer.

Oppvasken står skitten på benken. Håret blir tyngre og ligger i striper. Julepynten har samlet støv i pappeskene ute i gangen. Og øynene vitner om alt for lite søvn.

Vi er mange som er slitne, slitne på jobb sammen med kollegaer, slitne på TEAMS. Vi er slitne av å savne klemmer fra venner og familie. Vi er slitne av å vente på at mars 2020 skal gå over.

Vi har levd i håp og fornektelse. Håp om at det snart er over, fornektelse om at dette kunne vare så lenge som det faktisk har gjort.

Vi har prøvd å være positive, vi har prøvd å være aktive, vi har prøvd å motivere. Noen dag smiler jeg, ikke fordi jeg er glad, men fordi jeg trenger ett smil tilbake.

Inne i klasserommet har jeg kontroll på beina, jeg subber ikke rundt og de er ikke tunge. Det bare kreves litt ekstra å løfte dem. Og jeg klarer det!

Nå skal jeg gjøre det jeg kan for å løfte dem litt ekstra også på utsiden av klasserommet.

Og da hjelper det med et lite smil fra deg.



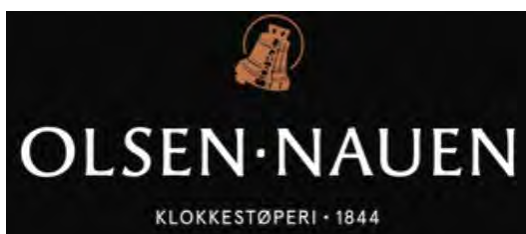
Jorun

Sandstøping av skipsklokker

Visste du at vi har en bedrift i Norge som fortsatt støper skipsklokker?

Ved sandstøping av skipsklokker lages en sandform som fylles med flytende bronse. Etter avkjøling slås sandformen i stykker og skipsklokken tas ut. Sandformen brukes derfor kun til én skipsklokke. Hver enkelt skipsklokke er derfor unik!

Klokkene tilfredstiller Sjøfartsdirektoratets krav til skipsklokker: Båter over 20 m lengde - min. klokke diameter 300 mm. (Sjøveisreglene, forskrift nr. 5 av 1.12.1975, Forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen).



© Olsen Nauen Klokkestøperi AS

Drømmer

- av Johan Bråtane -

«Vi har det som en drøm» sa jeg til Roger i det vi kjørte mc på Vestlandet, stoppet og pratet med lokale folk som anbefalte oss gamle postruter/veger og vi fikk se små grender og storslått natur. Skjønner godt at Norge er attraktivt land å farte rundt og oppleve.

Men....jeg har en drøm til! Den kom etter 1. juni 2020 som vi tar ferje inn Lysebotn i nesten vindstille og blå himmel, ser på Prekestolen og folk hopper i fallskjerm fra Kjerag. **Drømmen er å seile nedover kysten i en gammel fiskebåt, kjøre innom noen plasser og oppleve den siden av Norge.**

Vi bor i Solør langs Svenske grensa , så det er lite kystlinje her. Men, vi har en Arendals snekke med FM motor i Osensjøen, og hjerte rytmen detter betraktelig hver gang det blir en tur med den.

20 september i 2020 så fant jeg en annonse på en skøyte som sto på Hitra. Den videresendte jeg til Roger, og skrev: her er neste års tur-transport. Svar: pratet med kona om drømmen. Bare reis var beskjedent. Så, når reiser vi og ser på den? Ble noen telefonsamtaler, og så reiste vi til Hitra påfølgende helg, for å se på Drømmen.

Etter en kjøretur på 6,5 time så kom vi fram og fikk se skøyta, avtalte med eier for å inspisere/vurdere den noen timer. Skøyta er på 34 fot, bygd 1938 og har vært i samme familie fram til år 2000. Gått i Steigen vis opplysninger stemmer. Fine spir på toppen av mastene.



BRODD bærer preg av behov for vedlikehold, både teknisk og treverk/maling. Det var ingen semidiesel som hadde vært det ultimate for oss, (originalt rapp 17 hk som ble byttet ut 1974), men den 6 sylindrede Ford`n gikk fint. Her så vi bare muligheter!

Etter samtale med selger så blir det handel, og avtale om at båten får ligge på bøye på Hitra over vinteren. Det ble 2 turer til, før jul, med overnatting framme i kahytten med oljevarme og trivelige arbeidshelger, så da er båten nesten startklar.

Har avtalt at vi kommer på slipp før avreise 8 mai 2021. Da vil det bli en lang arbeidshelg med stoffing, bytte av anoder og forhåpentlig litt maling etter påske, så Brodd er klar for sommerens «tour»: Hitra- Kragerø?

Regner med å ligge litt værfast, og da vil det bli utført vedlikehold underveis.

Roger (Bronken) har meldt Brodd inn i NMSK, og jeg har vært i kontakt med både Thomas og Arnulf m flere. NMSK facer`n er jeg også ofte innom, og det ser ut som vi har mulighet å ta en tur innom Ellingsøy (Erling Blindheimsvik) også.

Vi takker våre bedre halvdel for at vi kan ta denne turen! Vær og tilfeldigheter bestemmer selvsagt når og hvor vi kjører innom. Vi har ingen båtplass enda, men er på utkikk rundt i Fredrikstad-området.

Men.... skal man vente til at alt er på plass, så kommer man seg aldri ut på en tur som dette!

Bjugnskjærs nye liv

- av Robert Holberg -

Hei alle medlemmer i NMSK. Jeg heter da Robert Holberg jeg kjøpte Bjugnskjær i slutten av september i 2020 og vi kjørte Bjugnskjær hjem fra Tønsberg 1 oktober. Vi startet turen med en kort tur til Vrengen hvor vi fylte drivstoff og lå den første natta. Dagen etter gikk turen videre til Arendal. Det blåste friskt den fredagen men med vinden i ryggen så seilte vi inn til Arendal utpå ettermiddagen. Det blåste friskt hele helgen så vi bestemte oss for å vente til søndag før vi seilte videre. Vi brukte helgen på å rydde litt å gjøre oss bedre kjente med båten. På strekningen fra Vrengen gikk vi utenfor alt som kan kalles skjærgård. På de neste etappene gikk vi indre lei. Det ble en mye mere aktiv seilas kan man si da dette var i starten av hummer sesongen på Sørlandet, hvor bøylene sto tett som haggel langs leia. Vi var innom Lillesand, Mandal, Egersund, Haugesund, Bjørnafjorden marina, Måløy, Ålesund og Bud før vi kom hjem til Kristiansund. Det var en utrolig flott tur å vi hadde mye pent vær. Traff mange flotte folk på turen. Og hvor hjelpsomme folk var, det var nesten ikke til å tro!

Etter Bjugnskjær kom til Kristiansund så ble det mange dager om bord, og mange på kaia som ville se og høre.



Vinterarbeide

Noe turer rundt Kristiansund ble det før sesongen var over.

På senhøsten startet jobben med å demontere mastene for vinteren. De trengte sårt en puss. Så mastene ble høvlet og pusset ned før oljing startet. Under jobben med formasta ble det oppdaget litt råte under toppfeste for vantene. Dette ble kuttet ut og erstattet med nytt. Masten må sikkert byttes ved et senere tidspunkt men nå er den nede å jeg kan ta mål for ny mast.

Taket på lugarkappen skal også byttes før neste sesong starter. Masten er nesten klare for å bli satt tilbake.

Når ny mast blir laget skal også dekket under vinsjen byttes da dette har sett bedre dager. Men prøver å ikke ha for mye på gang til en hver tid så båten kan brukes også. Så får vi håpe at det blir en fin 2021 sesong..det er planlagt tur til Uthaug og Trondheim blant annet. Så dette er bare noe av det som er skjedd siden Bjugnskjær kom i mitt eie. Så får vi ta litt etter litt videre. Vil ønske alle i NMSK en trivelig å fin sesong å håper det blir mange fine turer.



Vinterproduksjon

Berserks livsforlengelse

- av Trond Harvik-

Bruke og utbedre båten, i skjønn forening!

Dette var helst planen da vi kjøpte Berserk forrige året.

«Liten tue...» osv. Et havarert veivlager fører alltid noe godt (nytt) med seg.

Båten fikk en velgjørende oppstramming for 11-12 år siden med bl.a. økt bæring i akterskipet, endel ny hudplank osv. Fint å kunne bygge videre på dette når vi nå knekker til med «Eventyrlig oppussing» i maritim versjon.

Det venter store endringer fremover for Berserk. Men, det originale interiøret fra 1913 fremme i kabysa har vi selvsagt «fredet»! Der trives vi, akkurat som de forrige eierne, veldig godt.

Husker dette gjorde et mektig inntrykk da vi, en gjeng speidere, var med Turid og Frank (Jensen) på tur midt 80-tallet.

Legg til «god fyr i vedovnen mens Brunvoll holdt takten» så er resepten skrevet (livet) ut...

Det blir altså aldri å jakte noen pris for best bevarte originalfartøy her. (Men jeg er dypt imponert over de som oppnår utmerkelsen).

Her på Fjærholmen handler ALT nå om tilpasninger. Vi måler, tegner, diskuterer og driver kontinuerlig befaring i felt - altså på brygga.

Til lunch sluker vi falmede bilder av gamle fiskeskøyter like rått som de høye matpakkene.

Flere av båtene her er (hver for seg) bygget på nytt både to og tre ganger - bare i løpet av de siste par ti-år.

Anvendelighet, autentsitet, holdbarhet, kostnader og gjenbruk....

Det er noen erfaringer å trekke veksler på når denne galskapen skal omsettes til virkelighet. Fjærholmen m/ alle sine «innsatte» er nærmest som smeltedigel av maritim entusiasme.

Heldigvis er det flere tilsvarende miljø' rundt om langs kysten. (Vi har bl.a. bodd over 20 år i Bergen).

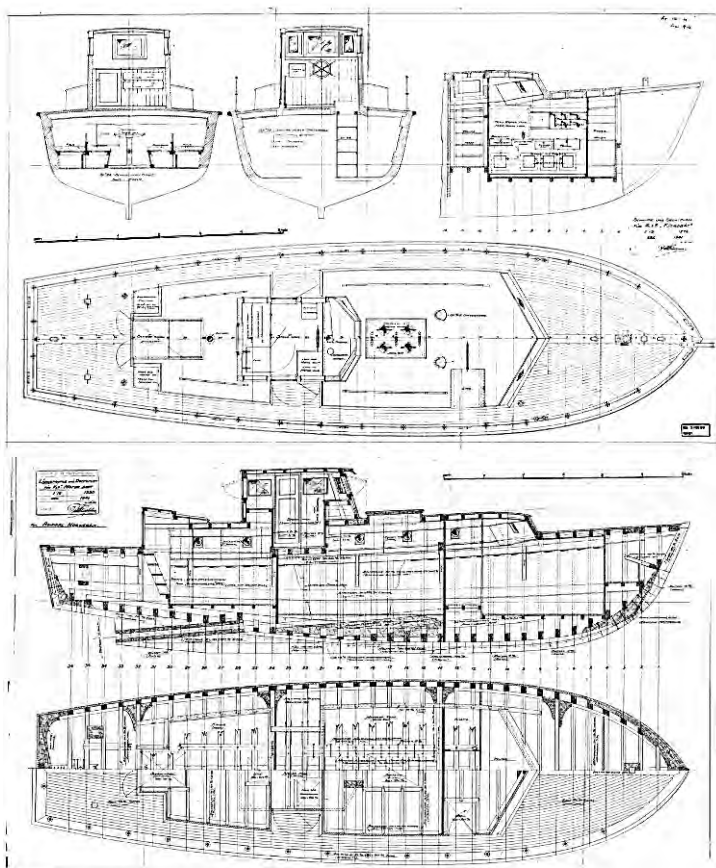
Håper folk kjører på med bilder på f.eks. Facbook-siden. Alltid kjekt å se at det rører seg rundt omkring.

Særlig nå utover...



IONA – ditt neste prosjekt?

- Thomas N. Bjønness-



Fjordbåten IONA har siden 1971 vært eid av Oslo Undervannsklubb. Klubbens medlemstall har etter hvert blitt mindre og medlemmene eldre. Nå er det ønske om å overdra båten til en annen forening.

Båten er for tiden under istandsetting ved Promhavn Slipp på Nærnes. Målet med istandsettingen er å gi båten det utseende den hadde da den gikk ut av marinen i 1971. Båten er bygget i 1944 for okkupasjonsmakten, og ble etter krigen overtatt av marinen, først Kystartilleriet, der båten var registrert som KART 77, deretter Sjøforsvaret, der båten var registrert som SKØ 102 OSCARSBORG. Det finnes masse opplysninger og mye fotomateriale for perioden da fartøyet har vært under istandsetting på Promhavn slipp. Arbeidene med båten er finansiert ved tilskudd fra RA-fartøyvernmidler, Norsk Kulturminnefond og Stiftelsen UNI.

Det ble bygget ca. 84 «Fjordbåter» i perioden 1940-1945. Båtene ble bygget på ulike båtbyggerier langs Norskekysten, på oppdrag fra den tyske okkupasjonsmakten. Hensikten med fartøyene var som patruljebåter og transportfartøy langs kysten. Fjordbåtene ble designet av Richard G Furuholmen, og var alle 52-56 fot lange.

En røverhistorie forteller at Hr. Furuholmen sterkt mislikte å skulle designe båter for okkupasjonsmakten, og at han derfor konstruerte undervannskroget sådan at fartøyene bruker 1,5-2 ganger mer drivstoff enn nødvendig, og med sterkt begrenset hastighetspotensiale. Hvorvidt dette faktisk stemmer er usikkert, men det er i alle fall et faktum at DU som leser her nå har muligheten for å komme i besittelse av et stykke norsk krigshistorie i form av et snart totalrestaurert fartøy.

Det gjenstår fortsatt en del arbeid, men det er ikke så mye som skal til før IONA kan sjøsettes, slik at den resterende prosessen kan foretas på sjøen om ønskelig. Ta kontakt med Terje Olsen på terjeolsen37@gmail.com dersom du er interessert i å overta stafettpinnen.



Fjordbåter i NMSK

Følgende fjordbåter er - eller har vært medlemsbåter i Norsk Motorskøyteklubb.
Du kan lese mer om dem i NMSKs Fartøyregister (kan sorteres på båttype).



ALBATROSS



DOLPHIN



FRYDHOLMEN



PINTA



POLARVIND



RAMONA



IONA



MYTILUS



NORDYKK



SERVICE



TALA

SIRI

En medlemsbåt i NMSK

Navn på båt:	SIRI, tidligere Carmen og Sjøblomsten
Reg.nr/kallesignal	LI 4828, Risørskøyte
Bygget (år/sted):	1931 av Nilsen & Brødr. Moens Båtbyggeri, Risør, for kr 3.800, konstruktør Thor Nilsen Sauvik (?)
Byggematerialer:	Skrog → 1,5" eik på doble furuspant, dekk → 2" furu. Ca. år 2000 → dekk påført glassfiber.
Motor (type, hk, etc):	1931 → Rapp semi-diesel 24Hk. , 1972 → Scania Vabis 6 syl. diesel 135Hk, 2015 → TD-Power 6 syl. diesel 150Hk
Lengde, bredde mm	LOA 37 fot, br 13 fot, db 6,5 fot, vekt 15 tonn, brt 13 tonn
Bruksområde:	Brislingfiske, senere reketråler. Pensjonert fiskebåt fra 1978
Eiere og hjemmehavn:	Siri Østvold og Jan Richard Becke, Sandefjord (Gokstad kystlag)

Aiourført 16. desember 2020

Historikk:

1931-1956	Eier: Arnt Hansen Øra, Larkollen, Rygge Brislingfiske i Oslofjorden Reg.nr.: Ø-7-R
1956-1978	Eier: Einar og Toralf Syversen, 1675 Spjærøy Reketråler fra Kråkerøy, Hvaler. Reg.nr.: Ø-207-H Ny motor: ca. 1972(?), Scania Vabis D622 Byttet til større propell
1978-1996	Eier: Arne Eirik Berntsen, 3136 Melsomvik Reg.nr.: C-176 Fritidsbåt
1996-2006	Eiere: Partsrederiet Sjøblomsten (Kystlaget Viken, Thor Engøy, Jørgen Andersen, Øystein Haram, Knut Johannessen, Jan S. Krog, Per Erlend Midtbøe). Reg.nr.: A-7802 Fritidsbåt Kystlaget Vikens daværende ansvarlige: Tore Jacobsen og Oddvar Brekke
2006-2010	Eier: Vidar Antonsen, Oslo (22 76 34 09) Fritidsbåt
2010-2011	Eier: Lasse Sjøstrøm, 1784 Halden Fritidsbåt
2011-2015	Eier: Carmen Anette Halla Lilleng, Sandefjord Fritidsbåt Skiftet navn til 'Carmen'
2015-	Eier: Siri Østvold/Jan Richard Becke, 3238 Sandefjord Småbåtreg.: ZBF521 Fritidsbåt Skiftet navn til 'Siri' Ny motor/gir/mellomaksel: TD-Power 6112/ZF63/Powe

Risørskøyta MS Siri (tidligere Carmen og Sjøblomsten)

SØKNADS-/REGISTRERINGSSKJEMA

Navn: SØKNADEN Reg. nr. A-7802

Kjøp: Skropt Tidligere kallesign: Brislingfiske og reketråler

Lengde: 36,2 fot Bredde: 14,2 fot Dybde: 5,1 fot


Byggeår: 1931 Byggested: Tross, Risør Bygger: [Ukjent]

Byggevær: Tik og furu

Utstyr: Scania Vabis D622 H: 135 Hk Cyl. type: [Ukjent]

VE: Ja Nei Skipsnr. EA 7368 Salg: [Ukjent]

Historikk: De 20 første år hovedsakelig i brislingfiske i Oslofjorden fra 1931 til 1956. Fra 1956 til 1978 reketråler fra Kråkerøy, Hvaler. Reg. nr. Ø-207-H. Rekonstruert i Oslofjorden fra 1978. Ble i 1996 kjøpt av Partsrederiet Sjøblomsten, som på d.s. består av nye partier. Hver av kystlaget VIKEN står som eier av en part. De andre partiene eies av i Thor Engøy, Øystein Haram, Knut Johannessen, Jan S. Krog og Per Erlend Midtbøe. Kystlaget Viken's ansvarlige er Tore Jacobsen og Oddvar Brekke.

Foto: 

F/S: *SØKNADEN
Navn: a/o Sjøblomsten
Byggeår: [Ukjent]
Byggested: Sandefjord S B
Fot: 0457 0030
Fotid: [Ukjent]
Fotid: 22 71 56 89
Fotid: 22 24 87 12
Lid: [Ukjent]
Dokument nr.: [Ukjent]
[Signature]

Gokstadkystlaget er opprettet 11/9-1977. 19. Sep. 1999. Sjøblomsten

Fartøyvern

- av Kjartan Fønsteli -

Intervju med Alexander Ytteborg

– fartøyvernrådgiver i Viken fylkeskommune.

Viken fylkeskommune ansatte i høst egen fartøyvernrådgiver. Alexander Ytteborg har utdanning i etnologi og kulturhistorie, syv års fartstid som seksjonssjef for teknisk-industrielle kulturminner, herunder fartøyer hos Riksantikvaren, vært koordinator for verdensarv i Telemark, kommunedirektør og museumsdirektør. Han har også sittet i styret i Norsk forening for fartøyvern, en søsterorganisasjon til Norsk Motorskøyteklubb.

Alexander har gjennom hele livet vært lidenskapelig interessert i gamle, bevegelige kulturminner. Alt fra gamle biler, tog, trikk og fartøy har fanget ham gjennom livet. Noe har med arv og miljø å gjøre. En far som elsket gamle biler, ferier på Sørlandskysten og en bestefar som var jernbanebygger gjorde sitt, et evig nostalgisk sinn med romantisk blick på fortidens tekniske objekter et annet. For Alexander er ikke fartøyvern bare en jobb, men det er også et kall.



Alexander Ytteborg



I 2020 og i år har forvaltningen av de offentlige midlene til fartøyvernet i Norge blitt overført fra Riksantikvaren til fylkeskommunene. Dette har også medført at fylkene har opprettet stillinger knyttet til fartøyvern. Kan du sette opp en oversikt for dummies over hvorledes arbeidet er fordelt mellom fylkene og Riksantikvaren knyttet til forskjellige vern av fartøy? Vernede båter, fredete båter og båter eldre femti år.

Det har i lengre tid vært jobbet med overføring av kulturminneforvaltning/arbeidsoppgaver fra Riksantikvaren (staten) til fylkene (regionene). Innen fartøyvernet har dette allerede ligget inne som et tiltak i «Nasjonal verneplan for fartøy 2010 – 2017». Etter regionreformen ble det fart i sakene. Fra 2020/21 er fartøyvernet overført fra Riksantikvaren til fylkeskommunene, inkludert tilskuddsordningen over statsbudsjettet – kap. 1429 post 74.

Overføringen av fartøyvernet innebærer i praksis tilsvarende forvaltningsfunksjon som bygningsvernet etter modell av 1990 til fylkeskonservator:

- Tilskuddsoppfølging, prosjektoppfølgning, dispensasjonsbehandling etter kulturminneloven, antikvariske råd og veiledning, oppfølging av eiere og det frivillige miljøet, oppfølging av fartøyvernsenter, båtbyggerier og verft, oppfølging Sjøfartsdirektoratet og havnevesen.
- Samarbeid med Riksantikvaren:
- Søknad om rammefordeling post 74 til RA: Innstillende myndighet basert på innkomne søknader.
- Forvaltning nødhavn ved fartøyvernsentre, godkjenne teknisk-historisk dokumentasjon for enkeltprosjekter, godkjenne restaureringsplaner.
- Jobbe for økte økonomiske rammer for Oslo og Viken

- Fylkeskommunen er innstillende myndighet for verne- og fredningsstatus, samt eksportbehandling av fartøyer eldre enn 50 år. Riksantikvaren er endelig vedtaksmyndighet.
- Både fylkeskommunen og Riksantikvaren kan lage innstilling til vern og fredning, men det er Riksantikvaren alene som endelig vedtar slike saker.

Gjennom vertskommuneavtalen med Oslo har Viken også tatt på seg arbeidet med fartøyvernet i Oslo. Dermed har du ansvaret for båtene til om lag en tredjedel av landets befolkning. Hvilke prioriteringer tenker du er de viktigste for Viken og Oslo sine fartøy i årene framover.

I tonnasje veier nok fartøyvernet i Viken og Oslo tungt på kjøttvekta. Men med tanke på befolkningstettheten er det relativt få, bevarte fartøy i vår region innenfor det tradisjonelle fartøyvernet. Dessverre er mange flotte fartøy borte, så denne skjevheten er ikke enkel å rette opp om vi sammenlikner oss med andre regioner. I tillegg har flere steder i landet vært heldig å få hjem bortglemte prosjekter fra utlandet.



Viktigste prioriteringer:

- Få en mer balansert økonomisk tilskuddsramme fra RA til regionen
- Få Oslo kommune og Viken fylkeskommune til å satse økonomisk på fartøyvern – stimulere SAVOS-ordningen (50-50 spleiselag RA/fk) gjennom egne budsjetter for vernefeltet.
- Stimulere «fartøyvernkommuner» i Viken til det samme, eks. Fredrikstad kommune
- Etablere tilskuddsordninger som kan stimulere fartøygrupper som er bevaringsverdige, men ikke på den antikvariske listen, les medlemmer i NMSK.
- Kartlegge og oppgradere hvilke fartøyer som kan komme på vernelisten i regionen i fremtiden.
- Sette i gang fredningsprosesser og øke representativiteten
- Få fokus på innlandsflåten og fritidsflåten
- Jobbe for at de frivillige miljøenes engasjement og pågangsmot
- Arbeide for et håndterlig regelverk hos Sjøfartdirektoratet, både for båt og mannskap
- Stimulere leverandører innen vernefeltet, sørge for å synliggjøre kompetanse og kunnskap i fartøyvernet bredt og smalt.

Alle tilskudd som fylket fordeler er rettet mot tiltak på de enkelte fartøyene. Ser du for deg at det kan finnes andre måter å fordele deler av de offentlige midlene på. NMSK har for eksempel diskutert mulighetene for å få etablert en lavterskel tilskuddsordning til vinteropplag og tildekking?

Dersom fylkeskommunen og regionen etablerer egne tilskuddsordninger er dette absolutt mulig og prisverdig. Men så lenge kun post 74 er forvaltningens økonomiske fundament, må vi forholde strengt til de antikvariske retningslinjer som ligger i forskriften for statsbudsjettets 70-poster.

Pr. i dag får kun de listeførte og fredete fartøyene offentlig tilskudd. Det finnes fylkeskommunale ordninger innen bygningsvern for ikke fredete og vernede bygg. For eksempel innenfor det geografiske området til gamle Buskerud fylke. Ser du for deg at «underskogen» fartøy som til en stor del gjelder NMSK sine medlemsfartøy i fremtiden også vil kunne få glede av offentlige tilskuddsordninger?

Dette spørsmålet henger sammen med spørsmålet over. Svaret er ja dersom fylkeskommunen og Oslo kommune legger til rette for det regionalt. Her må organisasjoner som nettopp NMSK jobbe politisk mot kommune- og fylkespolitikere for at forvaltningen skal få slike verktøy.

Det blir lengre og lengre mellom slippene som kan ta i mot og har kapasitet til båter fra 15 til 40 tonn. Har fylket fokus på utfordringen med dette?

Det har vi, og det er viktig for oss at prosjektene er klar over aktørene her. Innenfor vår region er det 5-6 slippanlegg som er relevante for verneflåten. Disse må stimuleres gjennom at konkrete verneprosjekter går dit. Dette er dessverre eneste virkemiddelet fylkeskommunen har i forhold til å motvirke tap av viktige båtverksteder langs kysten. Alternativet er et fartøyvernssenter, men konkurranseaspektet gjelder også her i anbudssystemet. Senterfunksjonen er ikke subsidiert for konkurranseutsetting, men for antikvarisk kunnskap og kompetanse som merverdi utover det kommersielle.

Tidligere Østfold fylkeskommune fikk nylig laget en utredning om fartøyvernssenter i Østfold. Denne ble ferdig i januar 2020. Er det realistisk at det blir et fjerde fartøyvernssenter i Oslofjorden?

Ja, det er realistisk at det blir et fartøyvernssenter i det gamle Østfold. Men det er viktig å ha et realistisk forhold til ambisjonene. Foreløpig er et fartøyvernssenter først og fremst et regionalt og lokalt tiltak, det sitter lengre inne å få anlegget inn på statsbudsjettet nasjonalt. Kanskje på sikt? Igjen henger dette spørsmålet sammen med forhold som nevnt ovenfor. Er det et tilstrekkelig marked, med tilstrekkelig økonomisk etterspørsel, er det realistisk med et fjerde nasjonalt senter. Motsatt er det utfordrende: Med dagens ramme på snau 6 mill. i fartøyvernepotten for Viken og Oslo er muligens oppdragsmengden noe liten. Her kan igjen styrking av fartøyvernet gjennom tilskuddsordninger regionalt og lokalt være løsningen. Igjen er det viktig at miljøene spiller inn behovene politisk.

NMSK har rundt 170 medlemsfartøy og søker i disse dager om medlemskap i Kulturvernforbundet. Vi regner jo med at du kjenner godt til NMSK lik Norsk forening for fartøyvern og Forbundet kysten. Hvilken rolle tenker du NMSK kan spille i bevaringen av den maritime kulturarven i Oslo og Viken med hensyn til samarbeidsflater med det offentlige fartøyvernet.

NMSK ønskes hjertelig velkommen på mange arenaer, og det gleder at NMSK søker seg inn i kulturvernfamilien, der NFF og andre tekniske verneorganisasjoner allerede holder hus (f.eks. Norsk Jernbaneklubb).

Bidraget Norsk Motorskøyteklubb kan gi er:

- Øke det politiske trykket på tilskuddsordninger, særlig lokalt og regionalt.
- Sette fokus på et vernefelt som også har viktige behov, men som ikke nødvendigvis setter mål av seg å være på RAs verneliste
- Skape glød og engasjement for å lage oversikter og registre over motorskøyter i distriktet
- Få fokus på motor – og deleverksteder som har særlig kompetanse og kunnskap om gamle motorer og annen maritim erfaring
- Sette fokus på Fiskeridirektoratets løpende håndtering av kvote- og kondemneringsordningen der unntak for destruksjon hele tiden kan utfordres.
- Styrke arbeid med å tilrettelegge havnefasiliteringen mot bevaringsverdige fartøy.



Salt og korrosjon

- Danwald Lønningen, fra www.dsalt.no -

Salt fører til enorme korrosjonsskader hvert eneste år. Spesielt på kjøretøy, og etter at bruken av flytende salt har økt, så har også saltskader økt. Som dere vet er understell og bremses spesielt utsatt, men også ved lister, dørhåndtak etc.

Og hva med sjøsalt? Jo, det skaper om mulig minst like mye problemer, enten det er på skrog, skvalpesone, tauverk, dekk, glassfiber, motor, vinduer, solceller, hengere mm.

Felles for dem alle er at salt er en fiende det er en stor fordel å få effektivt fjernet. Dykkerdrakter/utstyr kan legges i DSALT-bad, og når det kommer til vinterkonservering er også DSALT et utmerket produkt, generelt eller for motor.

Jeg representerer et selskap som nå skal introdusere et nytt saltfjerningsmiddel i Norge. Om det gjelder veisalt eller sjøsalt, så er salt selve katalysatoren til korrosjon. Vi opplever stor interesse, og er blant annet på test hos rederier som vil se hvordan vårt produkt vil bedre vedlikeholdet, og beskytte mot rust. *Vanlig ferskvann/såpe fjerner ikke nok salt til at saltet ikke er skadelig, noe som f.eks shipping/offshore-næringen sliter med. Studier fra bl.a USA viser at det å fjerne saltet effektivt vil redusere korrosjon og øke levetiden. Tester viser at en overflate utsatt for sjøsalt og deretter «fersket» med likevel saltmengden mellom 40-60 mg per m². Ved bruk av DSALT før man fersker, så er verdien salt under målbare verdier, dvs under 0,6mg per m².*

Vårt produkt, DSALT, er et 100% biologisk nedbrytbar produkt som **fjerner alt salt, hindrer nytt salt i å feste seg, samt har antikorrosjonsegenskaper. Alt som tåler vann tåler DSALT.** Vi tror dette er et produkt som ville vært suverent som en del av vedlikeholdet for båt/sjølivet. Rengjøringen blir grundigere, og kvaliteten blir bedre. Produktet kan bare spyles på og deretter spyles av med vann. Produktet leveres i konsentrat og skal blandes 1:100. Dykkerdrakter, utstyr, teiner og verktøy kan enkelt bare legges i DSALT-bad for å fjerne alt saltet.

Vi ønsker å komme i kontakt med dere for å lære litt mer om hvilke utfordringer dere/deres lesere har med salt/korrosjon, og om dette er et produkt dom kunne vært interessant.

Kanskje dette er noe dere vil benytte eller tilby deres medlemmer? Produktet er suverent enten det er privat bruk, eller i forbindelse med service, vinterlagring etc.

Vi tror følgende kanskje kan være interessant;

- 1 liter/2,5 liter konsentrat (holder til 100/250 liter ferdig produkt)
- Ferdigblandet 0,5 liter sprayflaske
- Underspyler for understell. Kobles til hageslange/høytrykksspyler
- DSALT-mixer
- 60ml spylervæsketilsetning (holder til ca 30 liter spylevæske)



Samseilingstur Ålesund-Fonnes 2020

av Erling Blindheimsvik – fortsettelse fra desembernummeret

Motorkutterene Havlyd, Lasarus og Von er på tur sommeren 2020.

Dag 10: Fonnes-Kalvåg

Vi tar farvel med Fonnes og «Von» gjengen, som har bedre tid enn oss og vil drøye han ei stund til på Fonnes. Dei liker seg godt her!

Havlyd leder an når vi krysser Fensfjorden på tur nordover igjen. En må være på vakt her for dei store tankbåtane som går inn og ut til Mongstad. Vi går den indre leia, den same som vi gikk sørover. Godt å ha Havlyd forran som kjenner veien når vi bukter oss nordover i dei flotte, trange sunnda. Eit fantastisk flott landskap, lyset e heilt spesielt her ute i Gulen og ytre Sogn. Einaste krusning på sjøen denne dagen kjem frå hurtigbåtane på vei nord og sørover, ikkje så reint få. Vi krysser Sognesjøen og går Krakhellesundet som sist. Litt vemodig at turen går heimover i dette fantastiske landskapet og attpåtil eit slikt strålande vær. Vi stopper innom Herland så matrosane får skvette litt. Vi dunker vidare over Stavfjorden forbi Florø og opp til Kalvåg som er målet denne dagen.

Det er mykje båt i Kalvåg men vi finn plass ved kaia på Knutholmen. Her blir vi, som sist, tatt godt imot med dei to flotte trekutterane. Med sin tilstedeværelse skaper dei ei atmosfære og tanker om ei svunnen tid her i Kalvåg. Det blir middag og noe godt å leske seg på utover kvelden på Knutholmen. Morten og Arvid treffer kjentfolk, eg og karane rusler oss en tur i ei flott kveldstemning her i Kalvågen.

Dag 11: Kalvåg

Blåser frisk nordøst i dag så vi blir en ekstra dag i Kalvågen, er meldt roligere vind imoro. Eg får med meg matrosane og et turkart fra Knutholmen og går en tur til sørvest enden av Frøya, øya som Kalvåg ligger på. Turen går utover heiene mot storhavet og alle dei små



øyene og småholmene som ligg vestover på utsida av Frøya. Et fantastisk landskap og en flott tur frå skyfri himmel. Litt vind men vi er i le for nordøsten på denne sida. I 2016 når vi kom fra Shetland med Lasarus fikk vi første landkjenning og kom seilende inn akkurat her. Eg merka meg da dette flotte landskapet. Vi var vel i en egen rus den gangen over å få land i sikte og sjå «*moderlandet*» igjen etter en lang seilas over Nordsjøen. Rusla rundt her noen timer før vi vender tilbake til Kalvågen. Da «*nordosten*» sinker oss må Morten ta en upopulær avgjørelse og bestemmer og sende Arvid, gamle far og matros på Havlyd, sørover igjen til Fonnes med hurtigbåt i moro tidlig. Det blir problem med logistikken fra Ålesund. Ikkje berre å hive han på ein buss i desse koronatider. Arvid hadde nok helst sett at turen skulle gå til endes i Ålesund også for han. Slik blei det ikkje denne gongen. Vi tar farvel med Arvid og håper på gjensyn neste år.



Erling og Arvid i Kalvåg

Dag 12: Kalvåg-Selje

Kl 08.00 er vi klar for avgang fra Kalvåg, då har Morten levert Arvid på hurtigbåten sørover. Nordøsten er fortsatt frisk over *Statten* så vi bestemmer oss for Selje i dag. Det ligg mykje båt innpå vågen i Selje når vi ankommer så det byr på litt utfordring å finne plass. Havlyd finn til slutt en ledig båssom er litt romslig. Morten vinker og ber meg prøve å få plass ved sida av Havlyd i samme båsen. Eg sig sakte inn ved sida av Havlyd og det går *nesten*. Etter at vi fjerner alle fendere på begge sider og gir full stigning på propellen greie vi å kile oss inn. Eg legger på noen fortøyninger.

Dag 13: Selje

Våkna til strålende vær i dag. Snøggbåtsambandet nordover frå Bergen har endestad her. Stadhavet er regna som eit av dei mest vêrharde havstykka langs kysten av Norge.

Vinden er fortsatt frisk der ute så vi blir en dag her i Selje.

Kjende kulturminne er det mange av her. Dragseidet, med bl.a. kristnings stad, Ervik med St.Svithuns forlis i krigsåra * (se under), Selje kloster har Norges best bevarte klosterruiner, og lange pilegrimstradisjoner.

Selje kloster på vestsida av Seljøya er truleg den eldste kristne heilagstaden i Norge. Det er det einaste norske klosteret som både var helgenstad, kloster og bispesete. Legenda fortel om den irske kongsdottera Sunniva, som saman med ein liten flokk rømde Irland då ein vikinghøvding ville gifte seg med henne. Ho vart seinere utropa til helgen som Sankta Sunniva. Olav Tryggvason bygde ei kyrkje her i 996. Norge vart delt inn i bispedømma Selje, Nidaros og Oslo i 1068.

Rusla litt rundt i sentrum og en tur på Seljesanden. Vi drista oss til litt vassing i sommervarmen.



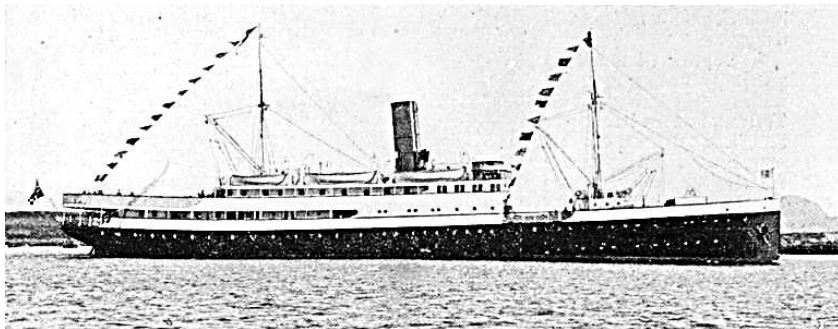
Selje ligg godt i ly for nordøsten som fortsatt herjer ute på «*Statten*». Rett opp for Seljesanden og det nedbrende hotellet går en fin tursti med trapper opp i høyden og innover i terrenget. Eg og *karane* prøver ut denne, en flott tur.

Dag 14:

I dag lover Yr roligere vindforhold over Stadhavet så vi tar laust på siste etappe mot Ålesund. Litt gammelsjø over *statten* men ingen problemer å krysse i dag. Turen over og til Ålesund går fint.

Lasarus, Havlyd og Von med mannskap takker for følget!

* Hurtigruten St. Svithuns forlis i 1943



30. september 1943 var DS «Sanct Svithun» på sørgående fra Ålesund i sørvest sterk kuling. Klokken 18:45 utenfor Stadlandet ble hun angrepet av seks britiske bombefly. Flyene bestrøk skipet med mitraljøser og slapp bomber i den tro at 50 tyske soldater befant seg ombord.

De tyske soldatene hadde imidlertid gått av i Ålesund og var på vei sørover med et annet skip. En bombe traff og satte skipet i brann mens kapteinen og losen forsøkte å sette skipet på land. DS «Sanct Svithun» traff land ved Kobbholmen utenfor Ervik i Selje kommune. Forskipet hang på et skjær mens akterskipet lå under vann. Lokalbefolkningen i Ervik hadde oppdaget hva som var i ferd med å skje, og de ilte til unnsetning. De greide å redde 76 mennesker fra de frådende vannmassene, mens 47 mennesker omkom – 35 nordmenn og 12 tyskere.

Skipsvraket ble liggende noen dager før det gled av skjæret og forsvant i dypet. Det eneste som ble reddet av skipet var skipsklokken som i dag henger i minnekapellet som er reist i Ervika.

Det andre Sanct Svithun hurtigruteskipet som ble satt i drift i 1950 fikk også et tragisk endelikt:

Hurtigruten St. Svithuns forlis i 1962

21. oktober 1962 forlot MS «Sanct Svithun» Trondheim på nordgående. Underveis til Rørvik kom skipet ut av kurs, og klokken 21:56 grunnstøtte hun på et skjær sydvest av Nordøyen fyr. Nødsignal ble sendt ut, men feil posisjon ble oppgitt, noe som førte til at redningsarbeidet ble forsinket. Litt over en time etter grunnstøtingen sank skipet. 41 menneskeliv gikk tapt, mens 48 mennesker ble reddet. Årsaken til at skipet var så mye ute av kurs ble aldri klarlagt, siden de som hadde kunnet fortelle om hendelsesforløpet på broen alle omkom i forliset. «Sanct Svithun»-forliset var den største skipstragedien i Norge i fredstid til da.



Tilleggsinformasjon til artikkelen:

Fonnes i Austrheim (Heimbygda til Morten)

Vardetangen på Lindåshalvøya er Norges vestligste fastlandspunkt. Austrheims plassering i forhold til Vestlandets hovedstad, Bergen, har vært viktig i historisk tid. Avstanden var ikke lenger enn at jevnlig kontakt med byen var mulig. Etableringen av petroleumsvirksomhet på Mongstad i 1972 førte til store endringer i kommunen. Fra å være en kystkommune med fiskerbønder og litt småindustri knyttet til fiskerier og fiskeflåte har kommunen fått mange arbeidsplasser basert på oljevirksomhet, og et høyt lønnsnivå. Hvert år er det om lag 2000 skipsanløp på Mongstad.



Fyrlykt på Hagelskjæret ved Vardetangen

Trolig var det rike fiskeforekomster i farvannene som trakk folk til stedet. For om lag 8 000 år siden skjedde en katastrofe på kysten. Et stort område av kontinentalsokkelen utenfor Sunnmøre raste ut og skapte de vi i dag kaller en tsunami som også rammet Nordhordland. Trolig var det slik at en 5-6 meter høy bølge rammet boplassene, som lå nær sjøen.

Sjøstrilene

Striler ble de kalt, folk fra bygdene rundt Bergen. Alle leverte de varer av ulike slag til markedet i byen. De som bodde nærmest, kunne levere fersk melk hver dag. De som bodde lenger unna leverte surmelk. Kystfolket, eller sjøstrilene, leverte fisk. Folk fra Fedje og Øyane i Austrheim hørte til disse, og de kunne ro til Bergen med fiskekistene på slep en gang i uken. Da dampskipsrutene kom kunne de sende varer med dem, men det kostet penger. Først under første verdenskrig tok roturene til byen slutt.

Notlagene

I Austrheim var det en rekke notlag i første halvdel av 1900-tallet. Lagene var basert på landnotfiske. Ei not var et stort og kostbart redskap, og anskaffelsen kunne være basert på felles eie mellom naboer. Dette var lokale lag, basert på tradisjoner og lokale ressurser i lokale kastevåger. Om sommeren kunne de fiske makrell, brisling og småsild, og de kunne også delta i brislingfiske lenger hjemmefra. Med større nøter kunne notlagene fra Austrheim delta i vintersildfiske eller storsildfiske på Fedje, deretter vårsildfiske ved Haugesund. I dag videreføres denne tradisjonen med snurperen Fonnes på modere vis, der Morten og broren er redere.



Langs norskekysten sommeren 2020:

«Coronna-rømlinger» på Vestlandet

- Skipper Arnulf med Matrosa Anne -

Antares er på en snaut tre måneders seilas langs norskekysten i denne Coronna-sommeren da alle stevner og arrangementer er avlyst. Vi tøffer likevel over til Vestlandet der avstanden mellom båtene er større enn østpå. 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).

Fortsettelse fra desembernummeret 2020:

28. juni er det slutt på godværet. Regn og vind i Mosterhamn, og mye lavere temperatur. Og vi blir minnet på at det ikke bare er bra med sterk varme. Noen av Antares sine nater på fordekket geiper fortsatt, for det drypper litt inn i byssa. Pytt pytt. På vei inn Hardangerfjorden går vi innom den prisbelønnete gjestehavna på Husnes, men her trives vi ikke. Intet vertskap, stengt servicebygg og kostbar havneleie. Husøysund og Uskedalen sneier vi også innom, før vi havner der vi pleier, og trives godt – i vakre **Rosendal**.



Det spesielle lyset, fargene og de mektige, vakre fjellene gir meg noe ekstra på dette stedet. At det er lettskyet og varmt er heller ingen ulempe. Enkelte regn- og vindbyger hører imidlertid med. Vindkastene har plutselig storm styrke, men det har vi fortøyd for. Båter med utrent/fersk skipper er ikke uvanlig å se i år. Tilleggingen til brygga avslører noe av dette, men fortøyningen avslører enda mer. Båter som hogger i brestene (fortøyning nitti grader

mellom båt/brygge), fendere som spretter opp og mannskap som ikke kommer seg på brygga fordi avstanden fra båten er for stor, er ikke et uvanlig syn når det blåser opp.

Porten i babord rekkestøtte får denne turens første reparasjon. Fein-maskinen og epoxy lim gjør susen. Kroppen/nakken verker, men troen på at naturen skal ordne opp er stor. Jeg klatrer opp lia, halvveis opp til Digermulen (890 moh.) da fornuften forteller meg at kroppen ikke vil dette. Vel...hertet og øynene har i hverfall godt av dette. Utsikten utover fjell og fjord er vakker.

Jeg sykler inn i vakkert dalføre og opplever den fantastisk flotte naturen med de store mengdene av smeltevann som kaster seg ned fra fjellet. Det ellers vakre Baroniet er sterkt påvirket av virus. Uvanlig lite blomsterflora og stengte kafeer møter oss.

To netter med søvnproblemer for skipperen pga. verkende nakke, må gjøres noe med. Ingen fysioterapeuter er ledige her i bygda i dag. Er derfor innom, etter tips fra turistinformasjonen, «Rosendal Klipp og Kna». Der får jeg sympati, og time på slutten av dagen. Før jeg skal inn på benken kommer det ut en dame i femtiårsalderen som sukker av nytelse. Hun har åpenbart hatt en deilig opplevelse! På meg bruker den egyptiske massøren en hel time, men jeg sukker *ikke*. Flere ganger må jeg brøle, for han banker, trykker og drar i en muskel som står som en fiolinstreng. Fy f....så vondt. Resten av kvelden er jeg som lammet i hodet, kan hverken snakke eller røre meg uten å klynke eller rope i smerter. Nå mener jeg å vite hvordan virkelig tortur oppleves! Sterke smertestillende tabletter gir meg etter hvert søvnen jeg sårt trenger.

Vi er kommet til 1. juli og skipperen klarer å stå opp av køya uten hjelp. Opplevelsen gir assosiasjoner til bare å ha vært mishandlet av et balltre – ikke en egyptisk bryter, som jo er sannheten. Ingen intense smerter mer!

Det er merkbart kjøligere i været nå, men vi tar turen inn **Maurangerfjorden til Sundal**. Kaia er ledig, men det står noen stoler og bord der med informasjon om at vi kan få uteservering fra Hardanger Lodge (det gamle ærverdige hotellet har byttet navn). Paret vi traff her i fjor (Harald og Caroline) har leid kaia av urinnvåneren Gitle, og er godt i gang med å drifte «Lodgen». De har stive priser, men fullt belegg. Vi har fått låne kaia gratis av Gitle i mange, men nå er regimet nytt – uten å være annonsert. Vi skulle vist ha forhåndsbestilt. Selv uten andre båter der, er vi «heldige» med å slippe unna med å betale kr 400 for en natt (uten strøm/vann)! Jeg går en flott tur opp til det vakre Bondhusvatnet som ligger innunder Folgefonna. (Bondhusbreen er snart en saga blott, for «tunga» omtrent smeltet bort). Men jeg har aldri sett i nærheten av så mye folk på tur opp til vannet. Parkeringsplassen er utvidet, men likevel smekkefull. Og brevannet har økt vannstanden med 1 meter. Fosser skummer hvitt nedover alle fjellsider, og elven buldrer som et stort troll nedover dalen. Flott og mektig, men med det «nye regimet» for kaia, er dette kanskje siste gangen vi reiser inn hit med båt?

Været drar seg til torsdag 2. juli, med vind og regn. Da frister det ikke å eksperimentere med ukjente destinasjoner, så vi tøffer til **Våge**, på nordsiden av **Øya Tysnes**. Minnene fra Tysnesfest for en del år siden, var båtfyll og dårlige bryggefasiliteter. Nå opplever vi en rolig, gjestehavn med store, flotte brygger – akkurat slik vi har lest om. Været roer seg og blir til en fin sommerkveld!

Under morgenkaffen dagen etter får jeg en mms-melding med foto av Antares – her vi ligger! Jeg kikker ut, og der står Sverke. Han er byggeleder for Leigland bygg og har svært mange, store nybygg på samvittigheten i Hordaland. For et 2-3 år siden var det sykehjemmet i Rosendal, og da dukket han også opp på samme vis. Nå er det et kommunalt bygg i Våge som påbegynnes, før de skal bygge ny skole her. Og planen vår er allerede å besøke Sølvi og Sverke hjemme, der de bor rett over Bjørnafjorden.

Den 3. juli krysser vi Bjørnafjorden over til **Os**. Det er 11 år siden jeg var her med Antares. Den gangen var det billig diesel å få på Esso'n, men det ble kostbart. En propellaksling røk i en skjøt, kontigenten til Redningsselskapet ble utnyttet, Skjøndal verft i Bergen fikk en uventet kunde, Antares ble en uke forsinket på hjemturen... og skipperns lommebok ble tømt for 20.000 koronnaer. Men i dag finner vi en god plass til kaia, og sola titter fram. Inspirasjonen til utforske stedet spretter opp av hatten, og vi strener rundt for å finne en brun pub. Der oppe i andre etasje finner vi den. De har Brooklyn lagerøl som skippern liker, og jeg spør for sikkerhetsskyld om prisen. Kr 150 for en halvliter er imidlertid så drøyt at vi forlater umiddelbart. Vi tester de andre to ølserveringene resten av kvelden, og får til og med danse til levende musikk!



Lørdagen krysser vi over til **Strandvik** og Sølvi og Sverke. De er blitt våre veldig gode båtvenner med årene. Strandvik har en suverene, moderne gjestebrygge foran bedriften der de begge er ansatt – Leigland bygg. Vi blir godt mottatt, og kjørt hjem til deres nye villa. Utsikten over hele Bjørnafjorden og helt ut til Marstein fyr, er fantastisk. Sverke har bygget alt selv og Sølvi har dyrket alt selv – et hav av planter og blomster. Utrolig vakkert. Vi trakteres med deilig mat og drikke, og koser oss til langt ut i



nattetimene - også sammen med de herlige barnebarna Isabella og Markus.

Søndagen regner det i bøtter og spann, og vinden graver opp sjøen. Vanndråper høres og sees godt i byssa! Resten av båten er heldigvis tett. Et varmere klima er ikke bra for hverken kloden eller trebåter, og jeg er lei av å fornye nater i dekket! Vi passerer flere steder vi gjerne skulle innom, men nå har vi fokus på

fylling av dieseltankene, og komme oss i en trygg havn. Værmeldingen for morgendagen er nemlig stygg. Bunkeroil kan by på kr 8,98 pr liter, men jeg vet at rabatten kommer på fakturaen som jeg får seinere. Det kan bli nærmere en krone pr liter, så da er prisen ikke så gal. Hittil på turen er drivstofforbruket på 3,6 liter pr nautisk mil, noe som indikerer at motorene er friske.

Inne i **Vågen i Bergen** er kaifrontene dekket av båter, så en eller annen båt må vi legge oss utenpå. Seilbåter duger er lite egnet for oss, og «bollebåter» har skutesider som er umulige å entre for Matrosa (med kneprotese som har løsnet!). Så vi finner den nyrenoverte tre-seilskøyta Tordenskiold (uten mast) å ligge delvis utenpå. Skipper og trebåtbygger Åge spretter ut på dekk og hjelper oss med tilleggingen i det ytterligere økede regnværet med enda kraftigere vindkast. Han har gjenkjent oss og Antares fra i fjor, når han var dommer på Hardanger trebåtfestival. Hyggelig og hjelpsomt!

Mandagen blåser det fortsatt en skikkelig kuling. Vågen går hvit og bølgene røsker i alle fortøyninger. En seilbåt med tre voksne karer som ligger motsatt vei foran baugen vår, skal da ut! Vi sitter på akterdekket og leser når vi hører et brak framme på baugen. Der henger seilbåtens vant fast i ankeret vårt, og gubbene kaver for å komme løs. Skipperen har åpenbart liten erfaring med båten (som så utrolig mange vi har møtt dette året). Og han trodde åpenbart at det er greit å komme ut fra brygga MED vinden og at baugpropellen skulle svinge baugen opp i vinden som rattet på en bil. Jeg får heldigvis en unnskyldning for stress og klønete sjømannskap, men... skutesiden vår er oppskrapet i treværket og vimpelstanga på baugen er skadet. Enda en gang JEG som må fikse skadene på det vanskelig tilgjengelige stedet, slik som flere ganger tidligere! Fy f... Rekkestøttene på seilbåter er ikke lenger mine venner. De fleste av disse båtene har jo også bare bitte små fendere som duger til lite.

Det er krevende å være hyggelig når det bare går en time før en ny seilbåt dukker opp, og ønsker å ligge utenpå Antares. Her i Bergen må man forvente å få båter utenpå seg. Men nå er jeg tydelig. «Dere må fendre om, slik at det passer til vår skuteside – ikke deres, og dere må fjerne de møkkete fendere der. Jeg ønsker ikke pusse og male den hvite skutesiden min mer i dag, og dere må sette spring i begge retninger!». Når de gjør sitt beste, uten å mokke, får de en hyggelig og hjelpsom velkomst! Uerfarne er de, men jeg minner meg selv om at «alle kuer har en gang vært kalv»! Våre store, nypussede fendere, lånes bort, og tonen er god! Båtbygger Åge og ungene hans sitter på Antares akterdekk med litt «godteri», når Grethe dukker opp. Denne hjertegode vennen vår som er bergenser på sin hals, dukker alltid opp når vi er i Vågen. Og alltid har hun med seg noe godt. Vi koser oss om bord i kveld!

Det er hyggelig å by på kaffe når Ola og Kari (tidligere eier av skøyta Balder) dumper om bord den 7. juli. De forteller at vi er observert på webkameraet som overvåker hele Vågen. De kjenner selvsagt også båtbygger Åge. Og alle kjenner skipper Frode Idsøe på den gedigne kutteren (fyrvesen-båt) UTVÆR fra Jørpeland, som legger seg foran Antares. Kjempemyggelige samtaler! Og kanskje har vi vervet nye medlemmer til NMSK?





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. 160,- Fraktfritt over kr. 5.000,-

10% på alle varer til medlemmer av NMSK ut april 2021.

Bruk rabattkode *nmsk*.

OBS, OBS!

www.hovedsmann.no

Høvedsmann

Bralafodvegen 213 7855 Jea

+47 74284200

post@segloffet.no

Navigasjon

- fra Kartverket.no -

Sjøkartdata

Elektroniske sjøkart til kartplottarar

er basert på sjøkartdata frå Kartverket, blir tilbydd av 14 distributørar. Produsentar som vil vise sjøkartdata frå Kartverket i sine løysningar må inngå ein avtale med Kartverket. Avtalen stiller krav til produsent/distributør av kartløysingar om at dei forpliktar seg til å laste ned oppdaterte sjøkartdata minimum éin gong i månaden frå Kartverket. Samstundes skal også sluttbrukarane få moglegheit til å laste ned oppdaterte elektroniske sjøkart-data via produsenten si eiga oppdateringsordning, gratis eller mot betaling.

Oppdaterte norske elektroniske sjøkartdata fra Kartverket er også tilgjengeleg for det opne kartplotterprogrammet OpenCPN. og kan lastast ned via OpenCPN sin kartkatalog og nettbutikk O-charts.

Sjøkart på papir

Hovedkartserien består av 143 sjøkart i målestokk 1:50 000 (med noen få målestokksunntak), og dekker hele norskekysten fra Svenskegrensen til Grense Jacobselv. Kartserien er i første rekke navigasjonskart for kyststrøkene. Kartene er ofte utstyrt med såkalte spesialer i større målestokker over trange farvann. Topografien i mange av hovedseriekartene er overført fra landkartserien N50.

Havnekartserien består av 45 kart i målestokk fra 1:5 000 til 1:25 000, og dekker havner og innseilinger langs

norskekysten. En del havnekart har spesialer i ytterligere større målestokker over sentrale deler av havner eller trange farvann. Havnekart gir brukeren et detaljert bilde av dybdeforhold og kaianlegg i havnene.

Kystkartserien består av 12 kart i målestokk fra 1:200 000 til 1:350 000, og dekker norskekysten fra svenskegrensen til Grense Jacobselv. Kystkartene brukes til navigering i utenskjærs seilas langs kysten, samt på fiskebankene.

Overseilingskartserien består av 12 kart i målestokk fra 1:700 000 til 1: 10 000 000, og dekker Nordsjøen, Norskehavet, Svalbard, Barentshavet, Grønlandshavet, Island, Øst-Grønland, det nordlige Atlanterhavet og Antarktis. De fleste av overseilingskartene inngår i internasjonale kartserier i regi av the International Hydrographic Organization (IHO).

Hovedkartserien for Svalbard, Jan Mayen og Bouvetøya består av 21 kart i målestokk: 1:15 000 til 1:100 000, og dekker kystnære polare strøk. Store deler av Svalbard gjenstår.

På siden [norske sjøkart-serier](#) finner du en fullstendig søkbar liste over alle Kartverkets sjøkart.

Den norske los (Dnl) er en beskrivelse av farvannet langs norskekysten, Svalbard og Jan Mayen, og er et supplement til sjøkartene. Den er nå digital og gratis: www.kartverket.no/Kart/Nautiske-hjelpemidler/Den-norske-los/

Farvannsbeskrivelsen Den norske los er et oppslagsverk og et viktig hjelpemiddel både før, under og etter seilasen. Den norske los gir informasjon ut over det kartet kan gi og beskriver norskekysten. Den digitale farvannsbeskrivelsen Den norske los presenterer data fra ulike dataeiere, som for eksempel norske havner, Kystverket, Meteorologisk institutt og Kartverket.

Den norske los er en informasjonskilde som inneholder blant annet kart, seilingsanvisninger for skipsleier, opplysninger om farvannet, havner, anløpssteder, ankerplasser, distanser med mer. Viktig informasjon om vær, vind og tidevannsstrømmer er også å finne.







Hvordan bør seilasen praktisk gjennomføres? Hvilke farer og forhold bør en være oppmerksom på? Hvor er nærmeste nødhavn? Dette er spørsmål Den norske los gir svar på. Og den produseres av Kartverkets sjødivisjon.



Nye medlemsbåter i NMSK

Etter justering av vedtektene på årsmøtet i mars 2018 har medlemstilgangen til NMSK vært på 126 nyinnmeldte båter. De er alle blitt presentert i Skipperposten siden den gang. Her vises de 6 siste siden oktobernummeret i 2020. Alle medlemsbåtene er fylligere 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!

<p>SMALHANS (Staffan Bråten, 1960 Løken/Jeløy kystlag)</p> 	<p>FRØYDIS (Steven Haug, 5540 Mosterhamn)</p> 	<p>KAMPEGGA (Bjørn Johansen, 5560 Nedstrand)</p> 
<p>FLØ HØVDING (Sondre Grønli, 6065 Ulsteinvik)</p> 	<p>TERNEN (Roald Skaar, 6964 Korssund)</p> 	<p>TENNSKJÆR (Terje Gunnerød, Tønsberg/Fjærholmen)</p> 

Nye NMSK medlemsprodukter

<p>T-skjorte Emblem på erme + båtnavn på brystet (etter ønske). Standard størrelser – for herre/dame/barn Pris u/m navn: kr 200/250</p> 	<p>Kaffekrus NMSK emblem og evt. båtnavn på andre siden Pris u/m navn: kr 100/150</p> 	<p>Devold Original Islander Emblem på skulder, 6 størrelser Pris: kr 1500</p> 
---	---	--

NMSK profilering

Styret erfarer at NMSKs «*Fartøysregister*» og «*Skipperposten*» er viktige aktivum i rekrutteringen av nye medlemmer. Vi ønsker også samme effekt av våre medlemseffekter <https://nmsk.no/medlemseffekter/>. Effektene som vises under kan bestilles gjennom post@nmsk.no eller til styremedlem Tor Anders Jahre (se siste side), eller kjøpes på samlinger. Alle effekter som må sendes, tilkommer portotillegg.

Vimpler

Liten vimpel: 35 x 70 cm, kr 200,-
Stor vimpel: 65 x 130 cm, kr 500,-



Luemerke

20x20 mm, i messing med nål på baksiden
Passer til skipperlua
Pris: kr 50,-



Picue skjorte

med NMSK merke
Størrelser M, L, og XL
Pris: kr 200,-



Båtplakett



Tilsendes alle nye båtmedlemmer når kontigenten er betalt.
Regn med litt leveringstid.

Kaffekopper

Emblem og evt. båtnavn på andre siden
Pris u/m navn: kr 100/150



Fleecejakke

med NMSK logo brodert på brystet.
Str M, L, XL og XXL
Pris kr 450,-



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. God kvalitet!

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.

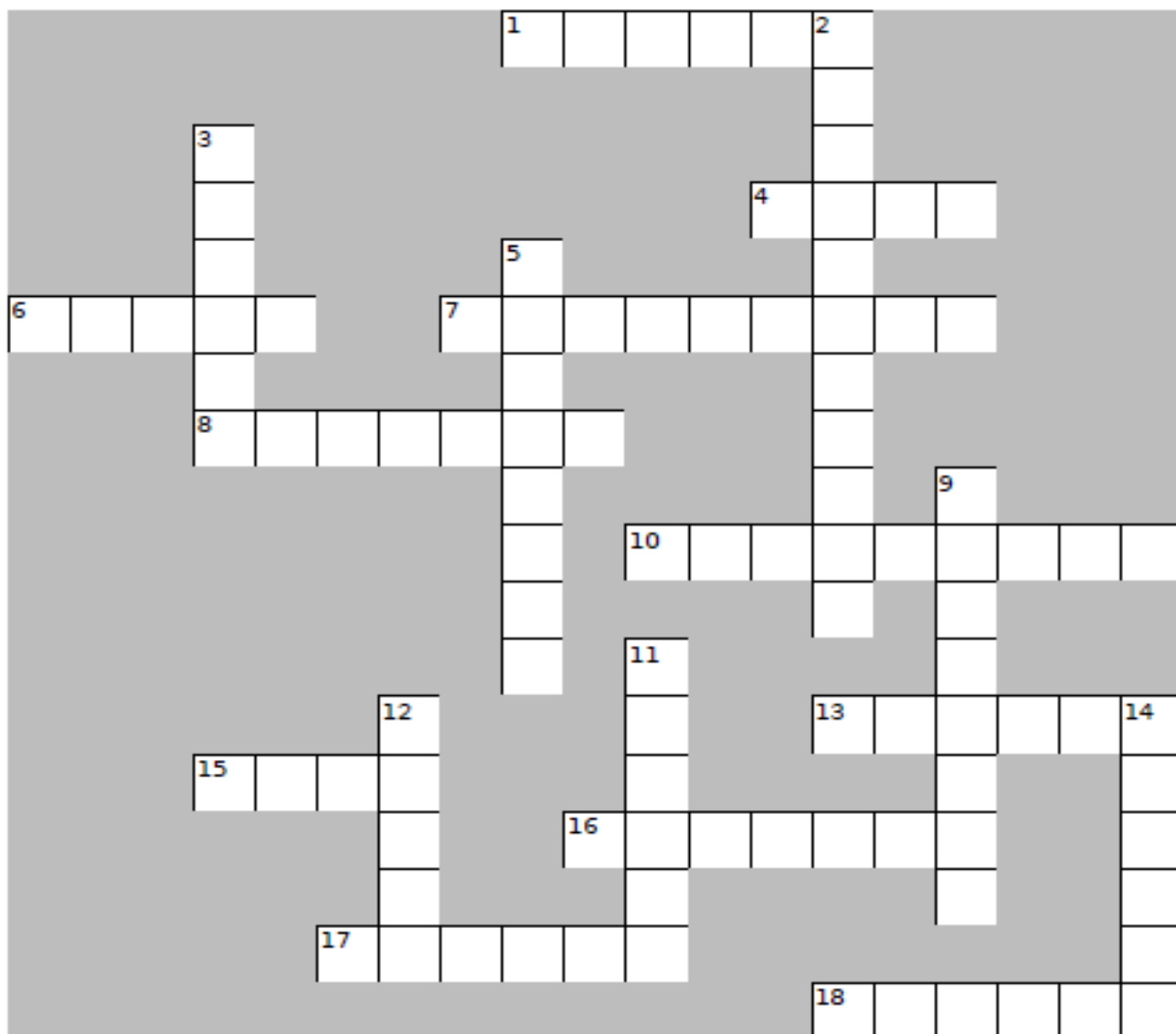
Star Maling/Carboline i Drammen/Lierstranda

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

Maritim kryssord nr 1

- av Jorun C. Krüger-

Skipperposten ønsker å engasjere båtinteresserte **barn og ungdom**. Løsningen på denne kryssord kommer i neste nummer.



Across

- 1 fortøyningshjelp
- 4 hastighet
- 6 kjøkken
- 7 der motoren er
- 8 soverommet
- 10 viktig knute
- 13 venstre
- 15 seng
- 16 sjef
- 17 gjerdet
- 18 vinduet

Down

- 2 ikke griserygg
men...
- 3 drivstoff
- 5 tauføring
- 9 høyre
- 11 gulvet inne
- 12 spiserom
- 14 gulvet ute

Nest sist

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

Jeg kledde meg naken, stod der og så på meg selv i speilet. Så kom jeg på uttrykket: "Min kropp er mitt tempel". Men da tenkte jeg bare: "I hvilket århundre ble det bygd? Hvem i alle dager ga godkjennelse til å bygge ut? Og hvor i huleste har det blitt av vaktmesteren!?"

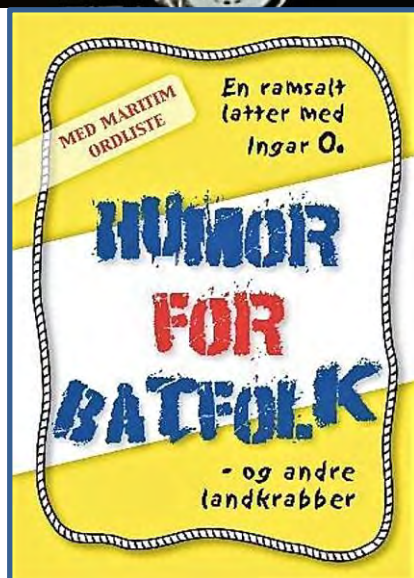


Kona sa hun ønsket å donere klær til fattige familier som sulter.
Mannen svarte at hvis hennes klesstørrelse passer, så sulter de ikke.
Og slik startet krangelen...



Lademuligheter for el-biler i grisgrendte strøk er viktig.

Per og Kari skulle ut i skogen å plukke bær, men der var det så mye folk at de måtte plukke bær likevel...



MEDLEMSAKTIVITETER

- 13. mars 2021 NMSK årsmøte, på Teams
- 7-9. mai 21 NMSK vårsamlinger Østlandet, i Tønsberg-området
- 11-13. juni 21 Hardanger trebåtfestival i Norheimsund
- 19. juni NMSK sommertreff i Fosnavåg
- 1-4. juli 21 Skudefestivalen i Skudneshavn
- 5-7. august 21 Risør trebåtfestival (m Covid19-begrensninger)
- 20-22. august 21 Trebåtfestivalen i Ulsteinvik
- 24-26. 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



Våren nærmer seg,
i fjæra på Vigra!
Foto: Erling
Blindheimsvik



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Drammensveien 208, 0277 Oslo

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

