



# SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

**Mars 2018**



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

# SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



**Forsidebilde: NMSK medlemsbåt  
MS Guttormsen Senior i kuling rundt Stadt,  
ved Buholmen**



**Redaktør  
Arnulf Wibe  
arnulf.wibe@online.no**

## Innhold

- |         |  |
|---------|--|
| s 3     | Styreleders hjørne                             |
| s 4-5   | Ytring om uforstand                            |
| s 6-7   | Slippsetting i Engelsviken                     |
| s 8-9   | Reviderte vedtekter for NMSK                   |
| s 10-12 | MK SOLBRIS                                     |
| s 13    | Drittlei                                       |
| s 14-15 | Bunngarnsjolla FRILLE                          |
| s 16-17 | Lege-, ambulanse- og passasjerbåten ØRN        |
| s 18-21 | Langs kysten - «Sørlandet-hektisk og trivelig» |
| s 22    | Miljøvennlig middel som bunnstoff              |
| s 23    | Høstsamlingen i Sætre 2017                     |
| s 24-25 | Skipskost                                      |
| s 26    | Navigasjon                                     |
| s 27    | Nest sist                                      |
| s 28    | Styre og stell                                 |

# Styreleders hjørne

---

Etter et år ute av klubbens styre og stell er det hyggelig å ha blitt gjenvalgt som formann for vår unike klubb. Årsmøtet forløp med mange diskusjoner rundt det innsendte vedtektsendingsforslaget, men ble etter det vedtatt i sin helhet med 20 mot 2 stemmer. For de av dere som ikke har lest de nye vedtektene grundig så innebærer de ikke de store endringene fra de gamle, men de staker samtidig ut en mer tydelig kurs for klubben vår. Det er en tid for alt. Nå er tiden moden for et styrket fokus på de båtene som samsvarer med klubbens formålsparagraf, og dette synliggjøres nå ved at det blir *BÅTEN* som er medlem. Dette punktet ble allerede vedtatt i 2014, men har hittil ikke blitt gjennomført. Dette er likeledes slik klubben var i mange år, helt fra den spede begynnelse på midten av 70 tallet. Helt konkret medfører det at styret må gå igjennom



medlemslisten og se hvilke av medlemmene som kvalifiserer til *båtmedlem*. Alle andre som ønsker å være *personlig* medlem i klubben, uavhengig av om de har eller ikke har båt, er velkommen til det - akkurat som tidligere. Men klubbens fokus vil ligge tett knyttet til formålsparagrafen. Styret kommer derfor til å jobbe tydeligere med å fremme skøytene, kutterne, krysserne og de andre bruksbåtenes posisjon i kystkulturen, og legge til rette for at disse båtene blir mer synlige.

Vi legger samtidig opp til økt rekruttering fra HELE landet. Vi ER en nasjonal klubb, og vi ønsker flere medlemmer fra vår langstrakte kyst. Det er fortsatt mange entusiaster som legger ned utallige dugnadstimer for å ta vare på våre unike båter, og styret er av den oppfatning at vi alle kommer styrket ut av å stå sammen, med likesinnede, under samme paraply. Likeledes kommer vi i utstrakt grad til å jobbe for økt samarbeid med andre kystkulturelle foreninger, noe som igjen blir lettere nå som klubbens hensikt kommer mer i fokus.

Samlinger på sjøen er en av de viktigste arenaene våre medlemmer kan møtes på, og styret kommer til å legge opp til små og store arrangementer for klubbens medlemmer. Vi ønsker samtidig at alle medlemmene i NMSK skal informere styret dersom de skal gjennomføre *lokale* samlinger, slik at styret kan spre informasjonen til de øvrige NMSK medlemmene. Dette vil være en unik måte å knytte nye kontakter mellom medlemmene, og derigjennom styrke samholdet, ved å ønskes velkommen til små og større lokale samlinger

Alle båtmedlemmene bør føre medlemsvimpel, og styret oppfordrer til et økt fokus på rekruttering av båter som enda ikke fører vimpel/er medlem. Med en tydeligere formålsparagraf og et økt fokus på disse båtene blir klubben også mer attraktiv for nye båtmedlemmer fra hele landet.

Jeg håper alle klubbens medlemmer ønsker de nye endringene velkomne, og er det noe dere lurer på underveis så setter styret og jeg stor pris på å høre fra dere. Mer informasjon kommer etter hvert nå styret har fått konstituert seg selv og lagt en plan for sesongen. Inntil videre håper jeg dere vil kose dere med en rykende fersk utgave av Skipperposten, som et lite avbrekk i båtussen.

# Ytring!

- av Dag Sem – («ytring» i seilmagasinet.no)

**Vi som hater Princess....**Ikke bare Princess-båter selvfølgelig, men også alle andre som graver opp enorme hekkbølger, velter kaffen vår i fanget og forurenses med infernalsk støy. Vi hater vel heller ikke båtene spesifikt, men den uforstanden de blir ført med.



Selve ordet «hate» er ganske sterkt og bør normalt ikke brukes i utrengsmål. Men når man blir passert på kloss hold av en 50-foter som kommer i godt over 30 knop, er det lett å tenke at vedkommende føler han har en rett til å forvolde skade, påføre andre ubehag, utgjøre en reell fare for andre og oppføre seg som bølle – fordi han har betalt for det. Det virker i alle fall sånn. Og da er det vanskelig ikke å hate, selv om jeg dypt sett ønsker å være en romsligere person enn som så.

## **Først og fremst sikkerhet**

Det skal ikke mange sekunders uoppmerksomhet til av en fører i en båt som gjør over 30 knop, før ting kan gå veldig galt, og det går da heller ikke en eneste sommer uten stygge ulykker, mange med dødsfall. Som regel er det føreren selv som blir drept, men også andre uskyldige blir dratt med. I en skjærgård full av padlere, småbåter, seilbåter og barn er det hårreisende at disse båtene kan fare frem som de vil uten begrensninger.

## **Jeg, meg og mitt**

Vi forstår jo at en skipsfører først og fremst ser fremover, men av og til vil en titt bakover se hvilken skade og ubehag han påfører andre. Og jeg tenker; hva føler denne skipperen egentlig om det? Altså, så lenge han får kick av fart og spenning, kan alle andre drite og dra? Det er ikke hans problem at andre får suppa i fanget, knuser kopper og glass, at folk faller og slår seg. Så lenge han får sitt. Og da har vi ikke engang nevnt støy og forurensning.

Vi lever i et samfunn med masse fokus på disse tingene i alle andre sammenhenger utenom på sjøen. Om bybildet var preget av samme faktor som skjærgårdsledene, tenker jeg at godt over halvparten av bilene var

blodtrimmede, digre fartsmonstre fra Detroit's storhetstid. Som alle ga blanke i regler og andre. Snittet fotgjengere og syklistar i høy hastighet og overhodet ikke fulgte med på omgivelsene.

### **Machoman**

Så hva er dette egentlig for et slags fenomen? Uten å ha statistisk bevis for noe som helst, tipper jeg at man ikke finner en eneste kvinne bak spakene på disse båtene. Dette er mannsleketøy fremfor noe annet. Fra produsentenes hold får gjerne beistene typebetegnelser som «Commander», «Challenger» og «Squadron». Neppe tilfeldig, for dette skal appellere til det laveste i en brautende machokultur, en militær og litt brutal sjel i et sykt samfunn.

Mye av fargebruk og design på båtene reflekterer også dette, en slags makt- og powerdisplay-greie. Det er lett å skamme seg litt over mannsbildet, for det er vitterlig uløselig knyttet til denne båtkulturen.

Og hva så?

For noen år siden innførte kloke politikere et forbud som skulle hindre sjenanse for andre, og redusere skader på en selv og sine omgivelser. Da forbudet ble lansert, ble det møtt med forakt og spott, og man sa at hele kulturen ville forvitte. Men se, etter flere år med røykeforbud blomstrer utelivet som aldri før.

Jeg er i prinsippet svært lite glad i forbud, men ser at det kan være nyttig når ting er i ferd med å utvikle seg helt galt. Skal vi redusere plager og begrense ulykker må det et forbud til. Mitt forslag er maks 8 knop for motoriserte fritidsbåter i en avstand av 5 nautiske mil fra kystlinjen. Brutalt, men antagelig effektivt.

Et slikt forbud er jeg temmelig sikker på at vil komme, selv uten min hjelp. Det høres like usannsynlig ut nå som da røykeloven ble lansert. Men det vil ta tid, og det vil kreve enda flere menneskeliv. I mellomtiden har jeg noen forslag:

Vis finger'n eller hytt med neven. Mange av disse båtene har kvinner om bord, og om alle de passerer utøver denne enkle oppvisning av ytring, er jeg ganske sikker på at far fort blir alene om bord.

Politianmelde uaktsom kjøring. I sjøveisreglene er det klart formulert at det er forbudt å forvolde skade med hekksjø. I våre dager er det lett å ta bilder av båter, og situasjoner. Mange av dem har registreringsnummer. Jeg foreslår at man anmelder og søker om erstatning for hvert lille kaffekrus som knuses, dokumentert med bilder. Om vi får til mange hundre slike anmeldelser, vil dette bidra til å sette søkelyset på problemet.

Tenker at et nettforum med dedikert bilder og beskrivelser av idiotskipperne og deres fartøy vil være betimelig. Jeg vil derfor oppfordre til å bruke både sosiale medier, samt småbåtregisteret til å henge ut både båt og skipper til allment hat og spott. Og her bør man ikke spare på kruttet.

Til slutt vil jeg bare få understreke at det i seg selv ikke er galt å kjøre en motorbåt, så lenge man viser vett og omtanke for omgivelser og miljøet så langt det lar seg gjøre. Og forbud eller ikke, det beste er om skjærgården kan forbli den fantastiske rekreasjonsparken som den er for oss alle, og at vi kan leve i samkvem uansett fartøy og ambisjoner.



# «Slippsetting» i Engelsviken

- «klipp og lim» av Arnulf Wibe -

Vi båteiere i NMSK er stadig på jakt etter det beste stedet å «fikse» båten vår. Det er kanskje ikke så mange brukbare alternativer for oss som har båter av litt størrelse?

Hvor har de gode slipptraller eller løftestropper, hvor skaffer de riktige deler, hvor er de kompetente til å gjøre reparasjoner, hvor kan du gjøre pålitelige avtaler på dato, og hvor har de gode priser?

Med ujevne mellomrom har Skipperposten tatt for seg noen relevante slippsteder det kan være verdt å merke seg. Noen medlemmer i NMSK har allerede et forhold til Engelsviken, og kan anbefale familien Alexandersens kompetanse til å drive slippen og verkstedet i de idylliske og praktiske omgivelsene sentralt på kysten i Østfold.

Der kan daglig leder Finn hjelpe de aller fleste av oss med det aller meste!

Prisene er vanskelig å omtale, annet enn at mange oppfatter at deler og forbruksmateriell er billig, og timepriser er noe høyere enn redaktøren har erfart å få på Vestlandet.

Det er neppe dumt å forhandle litt på forhånd hvis det dreier seg om et større arbeid.



## Historikk

Engelsviken slipp og motorverksted ble startet i 1927 av Ole og Johan Alexandersen. De startet med båtbyggeri og mekanisk verksted. I 1943 overtok sønnene Harald og Henry Arthur Alexandersen. Harald trakk seg så ut etter noen år, og Olav Alexandersen kom inn og drev sammen med Henry fram til 1964. Da overtok Henry Alexandersen alene. I 1984 overtok 3. generasjon ved Roar Andersen, Finn og Bertil Alexandersen. I 2014 gikk Roar Andersen over i pensjonistenes rekke, og Morten Alexandersen kom inn som fjerde generasjon.

Engelsviken slipp AS, som det heter i dag, kjøpte Østlandske Flåteservice i 1999 og flyttet virksomheten til Engelsviken, hvor flåteservice drives idag. Selskapet har i dag 10 ansatte og driver vesentlig med reparasjon og vedlikehold av yrkesbåter. De utfører også sertifisering på fartøy og utstyr.

## Slipp

De har 3 slipper hvor vi kan ta båter opp til 100 fot og nedover. Slippene er tilgjengelige hele året, og de kan utføre reparasjoner på det meste på skrog i jern, tre, aluminium og plast, samt akselhylse og propeller.

Det er også mulig å leie slipp for å utføre vårpuss eller andre oppgaver. De leverer og har på lager det meste av det du trenger under oppholdet, som bunnstoff, zink, maling, tjæredrev, grunning, bek mm. Ta kontakt for bestilling av tid og dato.

## Verksted

Ved verkstedet utfører de alle slags jobber på store og små fartøy. Dyktige fagfolk kombinerer tradisjonelt håndverk med moderne teknikk. De ønsker å være en komplett leverandør av ombygging eller reparasjoner av små og mellomstore fartøyer. Alt fra små reparasjoner av skrog, overbygg eller utstyr til store ombygginger og renoveringer. Foruten egne fagfolk har de et godt samarbeid med dyktige underleverandører.

## Motor

Hjertet i et fartøy er motoren. Svikter den kommer man ikke langt. På Engelsviken slipp har de fulgt motorutviklingen gjennom flere generasjoner. Morten Alexandersen som er fjerde generasjon på slipp har Bachelor i Marine Engineering og fagbrev som motormekaniker. Han kan hjelpe deg med de fleste maskinproblemer, og gi gode råd om du skal kjøpe nytt.

## Skrog

På Engelsviken slipp utfører de det meste innen vedlikehold, reparasjon og ombygging av skrog og overbygg. De har lang erfaring med maritim bruk av de fleste materialer av tre, plast og metall. Sammen med dyktige underleverandører kan de tilby komplette jobber med elektro, VVS, malearbeider og innredning.

## Flåteservice

Aavdelingen Flåteservice driver med salg, service og sertifisering av redningsflåter og annet sikkerhetsutstyr. Flåteservice er lokalisert i moderne lokaler på Engelsviken brygge, like bak fiskehandelen/restauranten. Beliggenhet helt ved kaikanten gjør at lasting og lossing av flåter eller annet utstyr skjer uproblematisk for båtene. De 3 ansatte jobber hele tiden for å sørge for en kortest mulig leveringstid, og for å sikre best mulig service til kundene.

Bedriften og de ansatte er sertifisert og godkjent av sjøfartsdirektoratet i henhold til de serviceoppdrag de utfører på flåter, redningsdrakter og annet utstyr.



# Reviderte vedtekter for NMSK

(Vedtatt på årsmøtet 3. mars 2018. Blå markeringer indikerer endringer)

## § 1 Navn: Norsk Motorskøyteklubb (NMSK)

## § 2 Klubbens formål:

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.

Klubben skal støtte opp- og fremme interessen for disse fartøyenes del av den kystkulturelle historie -gjennom medlemsmøter, samlinger på sjøen, medlemsblad, historisk båtarkiv og samarbeide med andre foreninger.

Klubben tilrettelegger også for innkjøps- og rabattavtaler, og vi deler og dokumenterer kunnskap og erfaring om fartøyene, vedlikehold og bevaring.

## § 3 Medlemskap:

Ethvert fartøy som faller inn under § 2 annet ledd, kan være medlem («båtmedlem»). Medlemsfartøyer registreres i NMSK's fartøyarkiv for historisk dokumentasjon. Nytt medlemskap søkes til- og avgjøres av styret. Personer som støtter eller har interesse for klubbens arbeid og formål (§2) kan også være medlem («personlig medlem»).

## § 4 Opphør av medlemskap:

Hvis man ikke ønsker å være medlem i klubben lengre, sendes en melding til styret. Allerede innbetalte kontingenter refunderes ikke ved utmelding.

Medlem som ved sin atferd virker til skade for klubben eller som ikke retter seg etter klubbens vedtekter og vedtak, kan ekskluderes fra klubben av styret. Eksklusjonsavgjørelsen kan ankes inn for første ordinære årsmøte.

## § 5 Årsmøtet:

Årsmøtet for klubben skal avholdes hvert år innen utgangen av mars måned. Skriftlig innkalling med sakliste sendes medlemmer minst 3 – tre uker før årsmøtet. Årsmøtet ledes av styrets leder, eller ved valgt dirigent.

Alle medlemmer kan stemme på årsmøtet, forutsatt at medlemskontingent er betalt. Et båtmedlemsskap har dobbelt stemme. Personlig medlemskap har én stemme.

Årsmøte skal:

1. Godkjenne årsberetning og regnskap.
2. Fastsette neste års kontingent og eventuelle særskilte avgifter.
3. Behandle forslag som er lagt frem (forslaget må følge innkallingen).
4. Behandle eventuelle ankesaker.
5. Valg av klubbens styre - styreleder, nestleder, sekretær, kasserer, 2 styremedlem og 2 varamedlemmer. Majoriteten av styret skal være båtmedlemmer. Det avholdes særskilt valg av styreleder. Resten av styret kan velges samlet. Flere fra samme båt kan inneha styreverv, men de representerer kun stemmene fra én båt på årsmøtet.
6. Valg av revisor.
7. Valg av valgkomite, 2 medlemmer
8. Valg til andre verv, arrangementer etc.

Alle valg foregår skriftlig hvis det foreligger mer enn ett forslag. Blanke stemmer telles opp og tas hensyn til. To stemmetellere velges av årsmøtet.



Når valget foregår enkeltvis og en av kandidatene ikke oppnår flertall (dvs. minst én stemme mer enn halvparten av de avgitte stemmene) foretas bundet omvalg mellom de to kandidatene som har oppnådd flest stemmer. Er det ved omvalg stemmelikhet, avgjøres valget ved loddtrekning.

Når flere velges ved én avstemning, må alle få mer enn halvparten av de avgitte stemmene for å anses valgt. Hvis ikke tilstrekkelig antall stemmer oppnås, foretas omvalg enkeltvis og de kandidatene anses valgt som da oppnår flest stemmer. Er det ved omvalg stemmelikhet, avgjøres valget ved loddtrekning.

Årsmøtet kan gjøre vedtak med flertallet av det antall stemmer som er representert på møtet. Forslag som skal behandles på årsmøtet, må være styret i hende minst én måned før møtet. Styret legger forslaget fram for årsmøtet med sin innstilling.

### **§ 6 Ekstraordinært årsmøte:**

Ekstraordinært årsmøte holdes når styret bestemmer det, eller når minst 1/3 av medlemmene krever det. Innkallingen skjer som for ordinært årsmøte, minst 3 –tre ukers varsel.

Ekstraordinært årsmøte kan bare behandle den eller de sakene som kravet om årsmøte omfatter, og som er nevnt i innkallingen.

### **§ 7 Styret:**

Styret skal:

1. Lede klubbens virksomhet slik vedtektene og årsmøtet fastsetter.
2. Fastsette ansvarsområde for hvert av styremedlemmene.
3. Oppnevne utvalg og fastsette mandat for disse.
4. Anse et vedtak for gyldig når flertall av styrets medlemmer stemmer for det. Ved stemmelikhet har styrets leder dobbeltstemme.
5. Føre protokoll fra årsmøtet og styremøter, og register over medlemmer i klubben.

### **§ 8 Arrangementer:**

Styret initierer når klubben skal holde felles medlemsmøter, -båtsamlinger og andre arrangementer. Både fellesarrangementer og lokale initiativ/arrangementer skal gjøre kjent for alle medlemmene i NMSK i god tid før arrangementet blir avholdt.

### **§ 9 Vedtektsendringer:**

Klubbens vedtekter kan endres ved vedtak på et årsmøte hvis 2/3 av de frammøtte medlemmer stemmer for det.

Forslag til vedtektsendringer skal fremgå av innkallingen til årsmøtet.

§§ 9 og 10 kan ikke endres.

### **§ 10 Oppløsning:**

Oppløsning av klubben kan bare vedtas på ordinært årsmøte med minst 2/3 flertall og når forslag om oppløsning framgår av innkallingen til årsmøtet. Blir oppløsning vedtatt, skal det holdes ekstraordinært årsmøte én (1) måned senere. Klubben oppløses hvis ekstraordinært årsmøte gjør vedtak om dette med minst 2/3 flertall.

Sammenslåing med andre klubber anses ikke som oppløsning av klubben.

Ved oppløsning av klubben tilfaller alle midler Redningsselskapet.



# MK SOLBRIS

En medlemsbåt i NMSK

Regnr: LNQV

Typebåt: Motorkutter

Bruksområde: Fiske

Byggematerialer: Gran,  
malmfuru, eik

Motorer:

1939 42hk Brunvoll ny

1959 120hk Albin ny

1961 45hk Rapp –1938

2003 180-195hk Callesen –  
1974

Eier: Tor Anders Jahre, Nøtterøy

*Faktiske mål er:*

Største lengde (LOA): 14,7meter

Største bredde: 4,5meter

Dypgående: 2,4meter

Vekt: ca 30 tonn

*Mål etter målingsregler i opprinnelig  
målebrev:*

Skipslengde: 41,2 fot - definert som den horisontale avstanden mellom rorsenter (aktre perpendikulær) og det mest fremre punktet på skipet som krysser vannlinjen (forre perpendikulær).

Bredde: 14,6 fot

Dybde: 6,1 fot, målt i riss (høyden fra der dekket treffer skipssiden til overkant av kjølen). Bruttodrektighet: 17,05 brt Bruttodrektighet er rominholdet av skroget. Ett bruttoregister tonn (brt) er 2,83 m<sup>3</sup>.

## Historikk:

Båten ble opprinnelig brukt til fiske på Lofoten og Finnmark. I 1957 ble det satt inn ny motor, en 120 hk Albin. Brødrene Holm bestilte ny båt i 1961 og da ble Albin-motoren flyttet over i denne. Solbris ble solgt til Stokmarknes der den nye eieren fikk satt inn en 45 hk Rapp. I 1972 ble Solbris solgt til Georg Nygård, Nærøy. Han brukte båten til reketraling. I 1977 ble Solbris solgt til Adolf Holmvik, Nærøy. Der ble den brukt til tømmer-sleping til Salsbruket. Etter det ble den solgt til Drammen i 1980. Der ble den brukt til dykkerbåt.

Jeg, Tor Anders Jahre, kjøpte

båten i 1990. Jeg kjøpte båten av Ronny Solheim på Tjøme, som jeg tror kjøpte den i 1986. Restaurering var påbegynt, men en enorm oppgave ventet meg.





Det ble syv år på land hvor jeg skiftet ca 370 m hudplank, ca 200 m spanter, garnering, livholt (en eller flere planker som sitter i "livet"/i slaget inne i fartøyet), bjelkeveier, rekkestøtter, dekkbjelker, dekk, nedgangskappe, lasteluke og casing. Båten fikk også nytt rorarrangement 50mm jernsko i hele båtens lengde.

Solbris ble satt på vannet igjen i 1997 og jobben med nytt styrhus, rekkestøtter i hekken, rekker og skanseledning kunne begynne. Jeg høvlet også master og bommer. Mye av tømmeret er hogd, skjært og fraktet med egeninnsats. Vi dro også opp en mengde trær med røttene på for materialer til dekksknær og støtter på hekken. Tilsammen gikk det med ca 70 kubikk tømmer.



*Byggematerialene* var opprinnelig gran på gran, som var typisk for båter fra Helgeland og distriktene rundt.

Noe som var naturlig da det ikke vokser noe særlig annet der. Grana derfra er tettvokst og forøvrig godt egnet til båtbyggerformål grunnet relativt sein vekst og rotsystem som er enkelt å få gode knær av.

Under restaureringen her sørpå ble det benyttet egnet seintvoksende malmfuru. Grana her er mest egnet som dasspapir. Eik har vi brukt i forstevn, rekke og svinerygg. Det er også to



langsgående 3" eikeplanker i 12meters lengde som utnendig strekk (barkholt). Styrhusfront, dører, vinduer og skylight er teak. Restaureringen hadde ikke latt seg gjennomføre uten båtbygger Geir M Røvik som da var hos Havnøy Båtbyggeri som holdt til på Fjærholmen. Jeg leier fremdeles plass på Fjærholmen som nå er i Røviks eie, hvor han fremdeles tilbyr båtbyggertjenester. En stor takk til Geir som sørger for et unikt miljø på Fjærholmen.

Etter ni år med skipstømring prøvde jeg meg tappert som *semidieselmaskinist*. Alt skulle instaleres i det nye styrhuset, jeg støpte og tilpasset nye lager og diverse deler måtte lages på nytt.

Det endte med noen turer med røykringer, sot og oljesøl før jeg kastet inn håndklet. Jeg måtte videre.



Tor Anders d.u.  
«den unge»

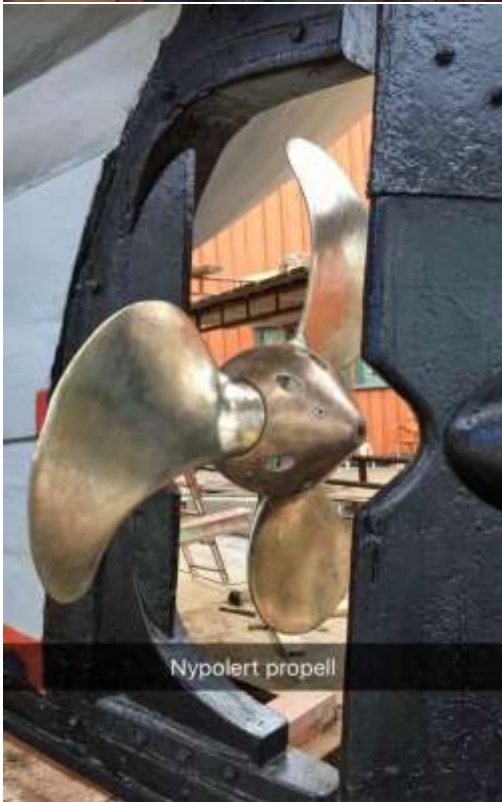
Jeg reiste entusiastisk til Danmark og kjøpte en Callesen på 7tonn, som jeg tok ut av en kondemnert fiskebåt. Den ble plassert i rommet på en liten lastebåt til en kamerat og fraktet hjem. Solbris måtte på land igjen. Bedden måtte tømres lenger før konstruksjon av stålfundament, jeg måtte bore for nytt propellanlegg. All gammel installasjon måtte ut og styrhuset ble tatt av for å få Rappen ut og Callesen inn. Den nye maskinen er såpass lang at jeg måtte veksle ut i dekket og forlenge styhuset foran. Stort propellanlegg resulterte i ny rorhylse og grovere roraksling som måtte flyttes 30 cm akterover. Dette ble koblet til ny styremaskin over dekk.

Maskinskifte med alt som fulgte med tok meg halvannet år. Selvgjort er velgjort, men det tar tid.

Etter 27 år som redere seiler vi fremdeles rundt nesten uten innredning og med sparsomme fasiliteter. Entusiasmen og engasjementet er fremdeles til å ta og føle på!



Jorun  
«skipperinne»



Nypolert propell



# «Drittlei»



Fugleskremmeren «DRITTEI» skremmer bort fugler ved at den gir fra seg en høyfrekvent lyd når bevegelses-sensoren blir aktivert.

Sensoren har en rekkevidde på ca 10 meter og virker 45 grader sideveis og 30 grader opp/ned.

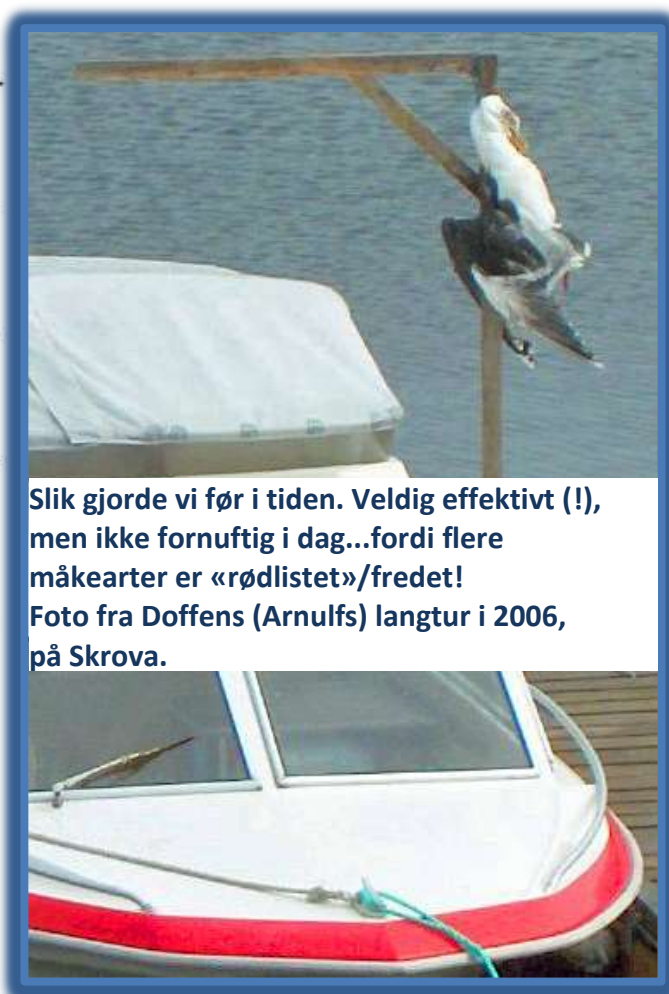
Har oppladbare batterier, som lades av et solcellepanel på toppen.

“Fugleskremmeren” kan festes med skruer eller borrelås som medfølger.

Meget kompakt og enkel montering.

Høyde 12 cm, dybde 8 cm og bredde 10 cm.

**BEMA** 



Slik gjorde vi før i tiden. Veldig effektivt (!), men ikke fornuftig i dag...fordi flere måkearter er «rødlistet»/fredet!  
Foto fra Doffens (Arnulfs) langtur i 2006, på Skrova.

# FRILLE

En medlemsbåt i NMSK



Regnr: ABQ 197  
Typebåt: Bundgarnsjolle  
Bruksområde: Fiske  
Lengde: 9,05 m  
Bredde: 2,95 m  
Dyptgående: 1,55 m  
Byggematerialer: Ask/eik  
Motortype: Hundested  
glødehodemotor  
Hk: 22/26 hk  
Geartype: vribar propell  
Eier: Jan Fredrik Flock, Oslo



## Historikk:

Tekst i den danske tilsynbogen ved ferdigstilling 29 okt.1970; åbent fiskefartøy "Fille" av København bygget av Rødvig Skibs- & Bådebyggeri v/skibsbyggmester J.Wridt 1970. Bygg.nr- 120.

Havnekendingsnr.K492 Kendingsbokstaver 5BBZ. Fille ble benyttet som bundgarnsjolle i Københavnområde av bundgarnsfisker Arne Lundgaard-Jensen, fram til 2004. Bundgarnsfiske er et typisk Dansk fiske pga. bukter, vikar og grunne havområder.

Bundgarnet festet til peler er formet som en felle og fisk svømmer inn i garnsystemet. Fiske ble iverksatt på 1900 tallet. Fra 1970/80 tallet gradvis redusert / avviklet. Sild, makrell torsk, ål og hornfisk ble kortidsoppbevart i dammer/kummer om bord i budgarnsjollene.

I 2004 ble Fille kjøpt av John Hartvig Larsen. Omfattende restaurering utført og ferdigstilt i 2012.

Fille ble kjøpt 25 mai 2016 i Kastrup København av Jan Frederik Flock.

Fille ble døpt om til **Frille** ved ankomst Oslo. Kjetil Dahl ble medeier i aug. 2016. Frille har fortsatt intakt 3 dammer/fiskekummer på til sammen ca. 3,5 m<sup>3</sup>.



#### Motor:

Det ble installert Hundested Glødehodemotor (nr 114) og vribart propellsystem i 1935, med effekt 22/26 hk.

Vekt med koblingssystem ca. 2 tonn. 22/26hk, 450 omdr. Dette er en av de eldste Hundested motorer i drift i dag.

Det ble bygget 2.512 slike motorer i perioden 1928 til 1994. Hundested var eneste fabrikk som bygget glødehodemotorer på 90 tallet !



# ØRN

## tidligere «Øyvakt», «Øytrans» og «Ruth Helen»

Type/bruksområde	Ambulanse, legeskyss, passasjertrafikk
Lengde:	52 fot
Bredde:	4,3 m
Dypgående:	1,95 m
Byggemateriale:	Oregon pine på eik
Motor:	2 x GM Detroit 8V71TI, 900 hk
Hastighet:	12-13 knop marsjfart, maksfart 21 knop
VHF:	LHCN
Eier:	«Grønt og hvitt». Skipper Jørn Backe

En medlemsbåt i NMSK



### **Historikk:**

Bygget hos Brødrene Aa i Hyen.

1978 - Kjøpt av Smøla kommune som ambulanse- og legeskyssbåt. Gikk som ambulanse til 1994. Deretter satt som reservefartøy.

#### *Ombygging 1:*

I 1997 ombygget til passasjerbåt, gikk på Nord-Møre.

Solgt til anleggsfirma på Stord i 1999. Gikk med arbeidere til Bømlafjordtunnelen i 2 år.

Så solgt privat. Reidar Nilsen fra Hasvik kjøpte den sørpå i 2006.

#### *Ombygging 2:*

I 2011 ble den bygget om til bobåt ved Grovfjord Båtbyggere.

I mai 2017 ble den solgt til oss i Grønt og hvitt. Ble hentet i Tromsø. Hjemmehavn nå er Sør-Leksa, 7156 Leksa (Trondheimsleia).

#### *Frivillig hjelpearbeid i Norden*

Brukes nå til hjelpearbeid på kysten av Norden: GRØNT OG HVITT

[www.grontoghvitt.org](http://www.grontoghvitt.org)



### Brev fra Jørn Backe til NMSK i januar 2018:

Vi hadde en fin tur fra Tromsø til Leksa - untatt manglende 24V, pga bruksfeil.

#### *UTEN STRØM INGEN DRØM*

Batteriene ble ikke ladet under fart med utfall av radar, VHF, instrumenter, lanterner etc som resultat.

Min feil: For å få lagt inn dynamoene MÅ man ruse motorer til 1500 RPM en kort stund: Da lades batteriene. Dette glemte jeg (så det i startprosedyre), med mange falske alarmer og annet som resultat. Nåvel - vi fant ut av dette på Vågaholmen i Rødøy, og etter det var det grei seilas.

#### *SOMMER 2018*

Da skal vi være i Skagerak, hvor vi går til byer og tettsteder i Norge, Sverige og Danmark.

Vårt hjelpeprogram skal oppgraderes rent geografisk.

Oslo er på listen, nærmere dato kommer.

#### *OVERHALING BÅT*

Vi kom til Hanmo AS i Trondheim 14.12.2017, og ligger der ennå.

Kjølerne var mye ødelagt av rust, og de blir nå oppgradert med OK gamle sådanne. Nye koster 33.000 pr stk + moms + frakt, så vi er fornøyd med at folk her KAN ordne ting.

Ellers en haug med nødvendige utbedringer av kuplinger, bend og slitmateriale. Det er en stund siden motorrom var sjekket grundig. Vi får en slag BASELINE på vedlikehold nå. Passert 100.000 i utlegg i går - og det tikker videre, men snart ferdig. Det er godt det finnes mulighet for lån.

#### *VESTLANDET FØRST*

Skal få «SULINGEN» inn hos Kjell Bakke på Skibstømraren i Sagvåg på Stord. Der skal den få nye bunnstokker under motorrammen samt et par nye kjølbolter m.m.

«ØYPRINSEN» (en 40 fots Jupiter) skal pusses litt opp og selges. Dette tar noen uker, så kommer vi rundt til AUST-landet.

Hvis det er noen som trenger *gratis* hjelp så gi beskjed.

Det er mulig å kombinere hobby med livsoppgave ;) - samt få frisk luft på sjøen (tåler ikke byer lenger).



Langs norskekysten 2017:

# «Sørlandet - hektisk og trivelig»

- Arnulf Wibe-

*Kystreisen sommeren 2017 med Antares gikk ikke helt som planlagt, men det kom mye godt ut av elendighetene!*

*Etter noen ukers uønsket avbrudd av den planlagte turen til kyststevnet i Kristiansund, tøffer vi fra Egersund med nye propellakslinger - den motsatte retningen.*

*Båtferie på Sørlandet har vi ikke hatt på mange år, og nå vil vi gjenoppleve den «varme og blide» kysten! Her følger utdrag fra sommerens reisebrev:*

*Torsdag 6/7 – fra Egersund til Fjেকেfjord, 32 nm*

Det er meldt sol, men kulingen puster godt i dag også. Den øker ytterligere underveis, men bølgene treffer på låringa og er ikke spesielt plagsomme. Tilsynelatende fungerer alt om bord i dag, så jeg klarer å slappe av - mer og mer. Et par stressende uker er over, og jeg skal møte min gode kamerat Sivert i hans hjemby – Flekkefjord. Han har holdt av den fineste gjesteplassen i byen når Antares ankommer i solskinn. Siverts hjem plass ligger 5-6 km inn i landet – på Flikka. Etter to obligatoriske «fortøyere» - en i hvert kne – kjører vi med jolla hans innover i landet. Gjennom vakker natur durer vi innover innsjøer og elver, helt hjem. Der blir jeg «omvist» og skjenket øl av hyggelige naboer.

*Fredag 7/7- til Mandal, 47 nm*

Sjøen er relativt trolig, skodda ligger lavt og det yrer - som meldt på Yr. Da er det tid for å komme seg rundt Lista og Lindesnes, selv om det egentlig er mer enn måned tidligere enn opprinnelig planlagt! Litt vedmodig å gi opp planene om å besøke Møre kysten, men det varmere været som normalt befinner seg østover, lokker også. Jeg hører at akslingene i båten uler og piper underveis på den relativt lange og kjedelige dagsetappen. De er jo nye og må gå seg til, men jeg liker det ikke. Justering av turtallet er løsningen for å slippe lyden.

Rundt «neset» letter været og sola titter fram når Antares sier opp Mandalselva. Her har jeg vært mange ganger, men aldri sett så mange båter. Fellesferie i sørlandshavner – skrekk og gru! En hyggelig familie fra

Haugesund i en ganske stor seilbåt, er rolige og vennlige når Antares sier inn mot dem. Deilig opplevelse å kunne manøvrere med propellene uten de tidligere katastrofetankene. Befriende! Dette er et glimrende påskudd til å feire på byen, med alle den levende musikken som bare Mandal kan oppdrive i disse konsentrerte sommerukene.





Lørdag 8/7 - i Mandal

En relativt varm sommerdag – fantastisk! Går turer, smaker meg fra sted til sted, og nyter livet.

Søndag 9/7 - til Skjernøy , 7 nm

To dager i en byhavn, alene, er nok for meg. Behovet for stillhet og ro er merkbart, etter all den hektiske aktiviteten de siste ukene. Nordvesten har resatt termometeret til vestlandsstandard, men både båten og jeg tåler litt vind og sjø. Kursen settes mot en bukt litt ut mot havet. «Jernet plumpes» i en bukt med litt flere hytter en jeg hadde tenkt. Men pytt...her er det stille og rolig mellom regnbygene. Jolla låres for andre gang denne

turen! Derfor kanskje ikke så rart at den snart 40 år gamle yamaha 15 hk påhengsmotor fusker litt. Det skjer ganske langt unna båten, men med alltid medbringende mulitverktøy, løses problemet; putrer inn til en rotete og grisete kai der det ligger en sjark. Selvsagt rotete der, og da finner jeg selvsagt en bit av ståltråd. Den klippes til og kjølevannsutspylingens saltansamling blir staket opp. En ekstra skvett totaktsolje i bensinen, gjør den ekstra susen når jeg er tilbake i Antares. Alt i orden resten av sommeren.

Mandag 10/7 - på Skjernøya

Regn, mye regn. Turen rundt på øya og opp på toppene stanser av seg selv når hvert klesplagg er fullstendig mettet av vann, inkludert slagstøvlene. Antares har ikke mye diesel igjen på tankene (fylte sist i Boknafjorden, på nordtur). Resten av dagen går med til å finne dieselforhandlere i området som lar seg prute. Artig når jeg snakker med Sverre, som tidligere drev Shell på Flekkerøya, og han gjenkjenner meg på stemmen! Like artig å registrere at han har overtatt Finn Auduns tidligere marina i Kristiansand. Det er et godt utgangspunkt for pruting når jeg nå blir kjent med den egentlige innkjøpsprisen. Det er ikke småpenger som skal forbrukes, for her på sørlandet er prisene generelt veldig høye.



Tirsdag 11/7 - til Kristiansand (kai 2), 19 nm

Regnet siler ned i dag også, og det frister å gjøre noe mer aktivt. Havnedirektør Halvard har sørget for at jeg blir godt mottatt av havnebetjentene, på kai 2 i byen. Handler mat som forberedelse til at Matrosa snart kommer om bord. Deretter prøvesmaker jeg meg gjennom byen før jeg havner på det stedet med flest ølsorter – Både&.

Onsdag 12/7 - til Fiskebrygga i Kristiansand

Havnebetjentene vekker meg utpå dagen når promillen nærmer seg null. «Vi har en bedre kai å tilby deg!» Det frister å flytte til

Fiskebrygga – rett foran kulturhuset Kilden. Godværet og økende varme – drøyt 20 grader. Hurra! Antares ligger midt i strømmen av 3.500 cruisebåtturister som vandrer inn og ut fra «Halvards flunka nye kai». Jeg vandrer også rundt og koser meg i solskinnet i den vakre byen. Losbåten er nærmeste nabo, og praten med gutta ombord er også hyggelig og interessant. Alle losbåtene er blitt privatisert; det vil si kastet ut fra

Kystverket. Gutta er ikke spesielt fornøyd med det. Staten har allerede fått økte kostnader til lostjenestene. Vi undres sammen over behovet for å privatisere offentlige funksjoner som fungerer godt! Kanskje noen tror at det blir billigere og bedre tjenester av at private bedriftseiere øker aksjeformuen sin?

*Torsdag 13/7 - til Ny-Hellesund, Olavsundet*

Tankbilen som Finn Audun har bestilt, kommer helt ut på kaia. Innholdet er veldig bra – marinediesel! (MGO - med høyt svovelinnhold som passer best til mine gamle Detroit). Prisen er også veldig bra. Finn Audun kommer syklende for å se at prisen er «riktig» og at fyllinga fungerer. Jeg har bestilt 1.500 liter, og når telleverket runder det tallet burde jeg ha stoppet. Når Antares setter kurs mot Ny-Hellesund kjenner jeg en lukt av diesel som ikke skal være der. Harddisken jobber, og jeg åpner tankkrommet. Joda...der renner det diesel ut av toppluftinga og ned i kjølsvinet. En ganske liflig strøm av diesel gir seg ikke før en halvtime er gått. Returdieselen fra motorene er varm, og øker væskevolumet i tankene. Det blir tilslutt 10 liter som gradvis tømmes ut gjennom lensepumpa – ikke noen miljøkrise, for det fordampes raskt og brytes ned i den kraftige solgangsbrisen. Men...ingen god opplevelse. Ankeret droppes i Olavsundet, her jeg har ligget så mange ganger. Sola steiker, og dagen er bare god – inntil kulingkastene uler over svabergene i det normalt lune sundet. Småpanikk blant de større seilbåtene som har fortøyd med baugen inn til fjellet og en dregg ut akter. Antares ligger midt i sundet, men jammen siger ikke mitt anker også. Vi nærmer oss centimeter for centimeter en liten finske seilbåt. Det er 9 meter dypt, og for å beholde det beste festet burde jeg bare sluppet ut enda 10 meter kjetting (har 35 meter ute). Men for ikke å skremme med enda større sleng på båten, bytter jeg ankringsplass. Kveldsbesøk til Finn Audun, Mona og datter Maren på hytta «Alexandrine».

*Fredag 14/7 - på svai i Olavsundet*

Jeg blir med Finn Audun som kjører to polske studenter med rib'en sin ut til en hytte som de skal male. Han er svært tydelig på arbeidsvilkårene – all avlønning skal inn på en norsk bankkonto som de må etablere, og arbeidsforholdet følger norsk lov til punkt og prikke. De får heller ikke lov til å ta jobber for andre som dumper innom med kontanter i hånda. Deretter går turen til «Miss» - en svært eksentrisk fransk/italiensk dame som er eier av en ganske store øy. FA presenterer meg som påhengsmotorspesialist, og vi skal spise lunsj med henne på øyas eneste hytte, der hun bor 5 måneder hver sommer! Dette er det mest «eksotiske» jeg har opplevd på lang tid! Dama har kanskje «tippet» og har så mye rart for seg at det ikke er plass til å beskrive det i et kort reisebrev. I hvertfall; damen snakket som en foss og svært høylydt på italiensk-gebrokkent engelsk – uten ønske om å høre noe på oss, maten var rar; og motoren var i orden den. Lufteskrua på tankklokken var stengt, men «det måtte være gjort av noen barn som drev rampestreker»...i hvertfall ikke henne!

Anne kommer med buss til Høllen, og vi henter henne med rib'en. Særdeles trivelig å få matrosa om bord igjen! Vi er invitert på middag i det eldgamle og svært sjarmerende skipperhuset som heter GH Alexandrine midt i Ny-Hellesund, 100 m unna Antares. Derfra joller vi oss videre 100 meter bort til årvis begivenhet i Ny-Hellesund. Siden 1863 har den lokale menigheten holdt basar hver sommer (drevet av en og samme familie i alle år). Det er korsang, oppbyggende taler, loddsalg, vaffel og kakesalg – og 3-400 mennesker som auler rundt de koselige bygningene oppe i bakkene ovenfor sjøfronten. Basaren holdes vistnok for siste gang i år. Vi storkoser oss på brygga til Finn Audun og Mona i kveldssola med reker og andre godsaker. Kari og Knut dukker også opp med båten sin, og inviteres inn. Nye bekjenskaper etableres.



### Lørdag 15/7 - i Olavsundet

I dag er det **sjekterace** rundt øyene i Ny-Hellesund – en stor lokal begivenhet. 60-70 sjekter er pyntet, mange er tilført «avsindige motorer», mannskap er iført artige kostymer – og de kjører om kapp! Starten går, og en stor bølge brøyter seg gjennom sundet rett mot GH Alexandrine. Sjektene kommer til syne bak en massiv fartsbølge. Noen motorer brøler, noen ryker avsindig, noen har montert gedigne høytalere mens de bakerste sjektene lyder faktisk ganske normalt. Bølgene slår i fjellet og racet blir etter hvert ellevilt der sjektene prøver å passere hverandre uten å ha særlig god styring. Vi hører et smell i det trangeste av Olavsundet når fire båter filtrer seg inn i hverandre. Et heldig foto viser en som rett og slett smeller i fjellveggen. Det var ikke «julesjekta» med juletre på taket og en julenisse til rors, slik vi først tror når kaoset tyter ut av sundet tretti meter foran hytta. Der er vi en stor venneflokk samlet med godt drikke og nydelig mat. En nydelig soldag med spektakulært sjekterace og mange hyggelige mennesker!



### Mandag 17/7 - til Staksholmene i Blindleia, 20 nm

Etter fire dager i ro, er det godt å høre motorene brumme! Det blåser godt og båten ruller litt i sjøen som kommer aktenfor tvers. En umiskjennelig lukt treffer etter hvert nesa – diesel! Den er enda en gang i fri flyt ut av toppluftinga på styrbord tank. Nei!!! Jeg har glemt å reparere problemet vi hadde med for fulle tanker. Ikke så veldig mye søl, men nok til at stanken setter seg om bord i båten igjen. Ankeret droppes i den rolige og koselige bukta i Blindleia – nær Brekkestø (7 NMSK båter lå samlet der, før konvoi til Bragdøya i 2012). Der blir tanklekasjen umiddelbart tettet - permanent . Vi tar jolla til land og går en god og lang tur. Vi spiser oss fra bringebærbusk til bringebærbusk langs stier og småveier innover i landet. Deilig!

Sol og nesten vindstille neste dag. Ingenting er bedre enn å våkne, krabbe naken opp fra lugaren og konstatere at sola varmer ute på dekk. Vi ligger på svai og er helt alene i bukta ved Blindleia. Båtene som ligger langs fjellknausene enser vi ikke. Herlig! Det må to kaffekok til før vi finner på å snakke om hva vi i det hele tatt skal finne på å gjøre i dag. Hvorfor ikke starte med en jolletur til Brekkestø for å kjøpe jordbær og is? Underveis ser vi konturene av NMSK-båten *Kustos* langs svaberget på en øy. Trond er våken og vi får en hyggelig prat. Tilbaketuren legger vi innom hytta til Alf Gervin. Og der ser vi jammen stussen hans som det høyeste punktet i grønnsaks- og blomsterbedene! En «hage» på brygga si, som han så stolt viste oss når vi samseilte på tur til Bodø i fjor. Enda en kjempehyggelig prat denne formiddagen!



# Miljøvennlig middel som bunnstoff

- Gisle Jørgensen@gislejorJournalist i NRK

Multimar AS i Haugesund mener de har funnet opp et nytt supermiddel som kan hjelpe både oppdrettsnæringen og rederier med å bli langt mer miljøvennlige. Nå søker selskapet om verdenspatent på oppfinnelsen.

Gründer Rune André Fielding Falch mener Martic kan gi en stor miljøgevinst gjennom redusert drivstofforbruk og mindre utslipp av kobber.

På en hemmelig adresse i Haugesund har Multimar AS utviklet et produkt de mener kan gjøre verden mer miljøvennlig. Enkelt forklart har Multimar gjort rekeskall om til en flytende, giftfri, væske de har kalt Martic.

– Jeg har klokketro på dette produktet etter å ha jobbet i 20 år med utvikling og sett hva det kan få til, sier gründer Rune André Fielding Falch. Multimar hadde verdenspatent på Martic på begynnelsen av 2000-tallet, men selskapet ble insolvent. I fjor startet gründerne opp igjen med nye samarbeidspartnere.

– Vi håper å få den nye patentsøknaden godkjent innen ett år, sier Fielding Falch.

Martic forhindrer begroing på skip og andre undervannsinstallasjoner. Multimar har derfor konsentrert seg om to bruksområder for Martic, som et tillegg til bunnstoff på skip og båter og som impregnering av oppdrettsnøter. Begroing på skip får konsekvenser både for miljøet og lønnsomheten til rederiene.

Martic blandes inn i bunnstoffet og påføres skip på samme måte som før.

– Når skipene får groe på seg øker drivstofforbruket kraftig. Ved å forhindre begroing blir det brukt mindre drivstoff, og det gjør Martic både miljøvennlig og lønnsomt, sier Fielding Falch.

I tillegg fører begroing til at ulike arter forflytter seg til farvann de ikke hører hjemme i.

Kan fjerne kobber

Begroing av oppdrettsnøter er et stort problem for oppdrettsnæringen og i dag er bruk av giftstoffet kobber den foretrukne løsningen.

– Kobber er et tungmetall som vi ikke blir kvitt når det først kommer ut i miljøet. Hvert år bruker oppdrettsnæringen i Norge over ett tusen tonn kobber i antibegroingsmiddel, sier seniorforsker Bjørn Einar Grøsvik ved Havforskningsinstituttet.

Oppdrettsanlegg må stenges ned eller flyttes dersom det oppdages for mye kobber på havbunnen under. Martic er giftfritt og kan redusere eller fjerne bruken av kobber, mener Multimar.

– Dette er svært positivt og spennende, og noe som bør testes ut for å finne ut om det er et alternativ til kobberbehandling, sier Grøsvik.

Ifølge Multimar viser tester at begroingen blir kraftig redusert.

Flere bruksområder

Multimar har gjort en rekke andre tester med produktet, og har funnet flere bruksområder som det nå skal testes ut på.

– Både brannsikkerhet, maling og impregnering av trevirke er områder vi mener dette produktet kan brukes på, sier Fielding Falch.

Derfor jobber selskapet nå med å få inn investorer som kan hjelpe Multimar med å vokse. Men selve hemmeligheten bak Martic er ikke til salgs.

– Formelen er like hemmelig som oppskriften på Coca-Cola og befinner seg i hodet til meg og medgründer Mikal Mikalsen, smiler Fielding Falch.



# NMSK høstsamling i Sætre

29. september – 1. oktober 2017:

Vi var ca 12 båter, 30 voksne (betalende til «krabbelaaget»), og ca 8 barn.

En tradisjonell samling – med romslige «fortøyere» etterhvert som vi tok i mot tampene fra hverandres båter, god båtprat og «inspeksjoner» ombord hos hverandre.

Lørdag fulgte vi også tradisjonen med fråtsing i krabber og reker i det innleide partyteltet som vi hadde satt opp på stranden.

Veldig koselig med så mange barn – som storkoste seg sammen. Kyst- og båtkultur er under etablering også for kommende generasjoner!



# Skipskost: Saus

- Ole Larsen-

Det sies at en god kokk bedømmes etter den sausen han\hun lager. Toro, Knorr og mange andre har et voldsomt lager av ferdigsauser, eller bare halvferdige.

De er jo greie, men vil du heve standarden litt, går det an å styre klar av pakke-sausene. Den sausen som kommer her er godt egnet til biff, blåskjell, kylling og går egentlig også bra til fisken som du har halt ombord! Fordelen med sausen er at den er like enkel å lage som posesaus, men bør småkoke en del lenger

- minst 1\2 time.

Du tar først et stykke *blåmuggost*. Alt kan brukes - fra Blå Castello, Selbu, Norzola, Gorgonzola til ekte Roquefort.

Du moser osten med gaffel i en kasserolle. Hvor mye ost du bruker og hvor lenge du koker den, er avhengig av hvor kraftig du vil ha sausen. Sett kasserollen på svak varme og hell på *fløte*, litt etter litt, under omrøring. Det går også an å bruke melk i stedet for fløte, eller halvparten av hvert. Når osten har løst seg opp, må den bare småkoke på svak varme helst minst en 1\2 time. Rør om av og til. Da er egentlig sausen ferdig!

Dette er en utrolig takknemlig sak å lage, det blir en fantastisk saus uansett hvordan man gjør det, bare pass på å ikke få for sterk varme!

Omtrent halvparten av dette ostestykket er passe til fløtekartongen, vet ikke helt om sausen er i Grete Rohdes ånd, men god er den i alle fall.



Og til denne sausen, uansett hva man bruker den til, passer det best med en kald øl - som Jokke i Pondus ville ha sagt:

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





# Skipskost(?): Piña Colada

- fra Båtfolk på Facebook, Mai Eckhoff Morseth -

NÅ snakker vi ankerdram, eller hva? Ikke bare smaker jo piña colada helt latterlig godt, den er også ganske enkel å lage, selv på båt. Knust is kan du droppe, eller erstatte med vanlige isbiter. Kokosmelk er boksemat og lett å ha tilgjengelig ombord. Ananasjuicen kan du også få fra en boks med hermetisk ananas. Alt kan røres sammen for hånd, om skuta da ikke er utstyrt med shaker.

*Du trenger:*

4 cl rom

2 cl ananasjuice ( gjerne fra en boks, eller fra frisk ananas)

2 cl kokosmelk

Saften fra ½ lime

1 ts sukker

Evt. knust is

Slik gjør du det: Rør rundt i kokosmelken. Rør ingrediensene godt sammen, evt. i en blender om du har. Hell alt i dine fineste glass, og pynt eventuelt med litt ananas (eller hva med et cocktailbær?) og sugerør.

Skål!

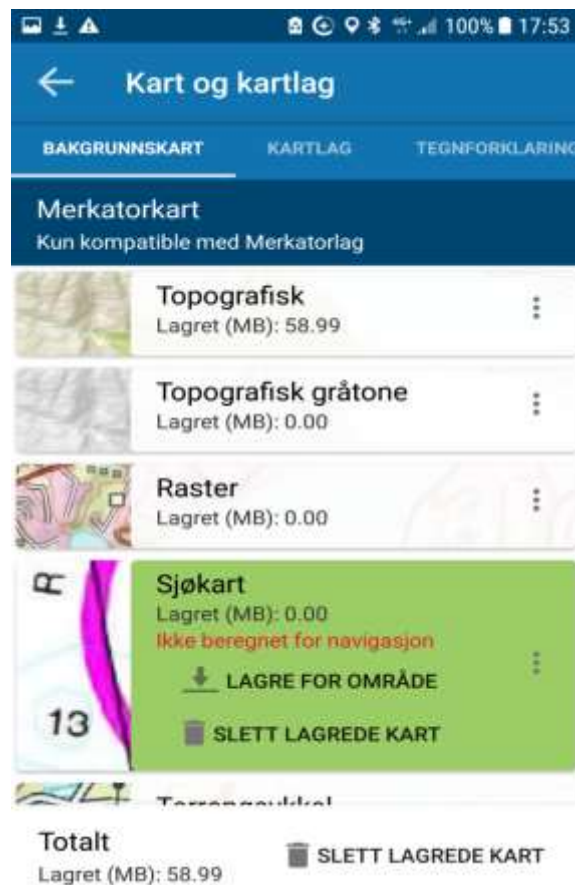


# Navigasjon

## Norgeskart mobilapp

Med over 150.000 unike brukere er Norgeskart den desidert mest nedlastede kartappen for Android.

- Varierte og detaljerte grunnkart for både land og sjø
- Et bredt utvalg kartlag for både generelle og mer spesifikke formål: orienteringskart, skredkart, skiløyper, dybdekart m.m.
- Kart og kartlag kan lagres for bruk i områder uten dekning
- Opptak og lagring av GPS-spor og interessepunkter, med mulighet for ulike koordinater inkl. UTM, MGRS
- Utvidede lagringsmuligheter og funksjonalitet for probrukere



Redaktøren har en del erfaring med denne app'en. Sjøkartet har flere ganger vært til veldig stor nytte når båten kartplotter har sviktet (spesielt i «kartskjøter», som også finnes på plotterkart). Appen starter raskt, og båten posisjon og kjøreretning viser seg korrekt på mobil-kartet der plotteren åpenbart viser at båten er «på ville veier».

# Nest sist

## Sjøen for alle som lengter etter sommeren



Pssst!

Visste du at Thomas Bjønness nylig ble ansatt i Norboat? Det er båtbransjeforbundet som arrangerer «Sjøen for alle».

### Jeg synes livet burde leves baklengs...

- Man skulle starte med å dø og bli ferdig med det.
- Så våkner man opp på et pleiehjem og får det bedre og bedre for hver dag.
- Man blir så kastet ut fordi man er for frisk, så kan man gå å heve pensjonen.
- På din første arbeidsdag får man et gullur.
- Så arbeider man i 40 år inntil man er ung nok til å trekke seg fra arbeidsmarkedet.
- Man drikker, fester og har sex og forbereder seg på utdanning.
- Så er man på grunnskolen, blir et barn, leker, har ingen forpliktelser- inntil man er en nyfødt baby...
- De siste ni mnd tilbringes flytende rundt i fredfull luksus.
- Der er sentralvarme, roomservice mm..
- Og til slutt forlater man denne verden i en kjempeorgasme!

- Hun var rasende og skrek til sin mann :
- Jeg skulle heller ha giftet meg med Fanden enn med deg !
- Går ikke , svarte han.
- ekteskap mellom søsken er forbudt !

### NMSK på Facebook

er den raskeste veien til siste informasjon om Norsk motorskløyteklubb

(Vår hjemmeside nmsk.no er desverre ennå ikke helt på plass).

Feskarn var død og kjerringa skulle tel å sette dødsannonse i avisa.

- Det skal stå "Han Olaf e dau"
- Skal du ikke ha mere tekst?

Det koste det samme uansett kor mange bokstava du bruke.

Etter å ha tenkt sæ litt om svarte enka.

- Du kan sette "Han Olaf e dau, sjark tel salgs".



### MEDLEMSRABATTER

Ved å fortelle at du er medlem av **NMSK** kan du få gode priser her:

**Malerstua** på Slependen, 15% på alle fullpris varer, unntatt bunnstoff.

**Regionol Trading** Strømsv 318 på Alna i Oslo, 10-35% rabatter på oljer/fett/kjemi, maling og bunnstoff, malingsverktøy og startbatterier. **(30% på Texaco motoroljer!)**

# MEDLEMSAKTIVITETER

- 11 - 13. mai - NMSK vårsamling i Horten (eller deromkring)
- 26. mai - Bryggefest på Maritim i Oslo
- 1 - 3. juni - Hurum trebåtfestival
- 3. juni - Havnelangs i Oslo
- 15 - 17. juni - Hardanger Trebåtfestival
- 19 - 22. juli - Forbundet Kystens landsstevne i Haugesund
- 2 - 4. august - Risør trebåtfestival
- 17 - 19. august - Sandvika Klassiske båter
- 14 -16. september - NMSK høstsamling (stedsangivelse gis seinere)

## STYRE OG STELL

Styret i NMSK 2018-2019:

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



Ottar



Herman



Jorun



Eivind



Ole



Arnulf



Thomas



Medlemsskøyta **Terny** ble nylig solgt - til yngre krefter. Og nå er den bebodd!



**NORSK MOTORSKØYTEKLUBB**

Drammensveien 208, 0277 Oslo

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