



# SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

**Oktober 2017**



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

# SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



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



**Forsidebilde:**

**Gamle Øksnesværing, innfelt skipper Tommy Sandli  
I bakgrunnen Sjøbakk, med skipper Herman Waage**

## Innhold

s 3	Formannens hjørne
s 4-7	En reise på Göta kanal og i Østersjøen
s 8-10	Gutta på tur
s 11-13	Kystens landsstevnet i Kristiansund
s 14-15	NMSK medlemsbåt «Gamle Øksnesværing»
s 16-17	NMSK medlemsbåt «Moholmen»
s 18-21	Havari og fest langs norskekysten
s 22-23	Risør trebåtfestival 2017
s 24	Mat: Strandkål
s 25	Mat: Bakalao
s 26	Navigasjon
s 27	Nest sist
s 28	Styre og stell

# Formannens hjørne

---

Så går årets båtsesong mot slutten.

Høstsamlingen med medbrakt telt på stranda i Sætre ble gjennomført i flott høstvær 29 september til 1 oktober. Dette ble en fin sesongavslutning for mange. Vi var 14 båter med tilsammen over 40 mannskaper i alle aldre.

Etter dette har noen fått satt båtene på land, andre har begynt å pakke inn båten for sesongen og de tøffeste planlegger desemberseilas til Lesø med julebord.

Men uansett synes jeg det har vært nok en fin båtsesong, selv om været til tider ikke har vært på vår side. For oss i Oslo har nedbøren vært langt over det normale, fra 1 mai til 30 september falt det 580 mm nedbør på Bygdø, mot normalt 380 mm – og andre har hatt det verre. Nok en sommer med gode og utfordrende minner, med sol, kuling og regn.



For å få brukt Styrhuset vårt litt mer har Styret besluttet å arrangere Fredagspils, hver 2. fredag i måneden gjennom vintersesongen, den første var 13 oktober, det ble også et vellykket arrangement, hvor flere av vinterbeboerne ved brygga i Bestumkilen kom innom. Vi håper flere av disse også vil melde seg inn i klubben.

Det hersker en viss usikkerhet rundt Styrhusets fremtid. Oslo kommune har store planer om å videreføre kyststien fra Maxbo til Ullern båtforening og anlegge permanente robaner i Bestumkilen, dette kan påvirke plasseringen av Styrhuset. Vi får håpe det tar mange år før planene gjennomføres.

Jeg ønsker alle et godt vinteropplag!

Hilsen fra formannen

Knut Holth-Larsen



## Hvem dro ut proppen?

# En reise på Göta kanal og i Østersjøen

- Thone og Tor Åge Pedersen-

Etter en lang vinter med planlegning, Göta kanal-filmer og innkjøp av ditto reiseskildringer kom endelig dagen da vi skulle realisere vår sjøreise tvers gjennom Sverige.



Vi anløp Gøteborg med stø kurs opp Göta elv mot Trollhättan. Våre første sluser var grove steinvegger på 9 meter som ikke var hogd ut beregnet på lystbåter. Sluseteorien var studert på forhånd og teknikken satt som støpt, så dette skulle bli enkelt i fortsettelsen.....

Etter en tur på ca 60 nm over Väneren ankom vi Sjøtorp, her ble det et hyggelig midtsommer feiring sammen med resten av flåten; Sephina, Traust, Lucky, Pangea og Shawan.

I Sjøtorp ble vi også møtt av hyggelige kanalverter, avgiften på turen ble betalt og reisen på Göta kanal kunne starte. Avgiften gjaldt hele Sommarøy sin lengde inkl daviter / jolle, 17,5 meter. For vår del utgjorde dette kr 9700. Dette inkluderte 21 frie gjestehavner med strøm, ventebrygger, toalett og vaskefasiliteter, 58 sluser og over 40 broåpninger, ingenting å si på den prisen.

Ferden på kanalen startet for vår del i Sjøtorp og endte ut i Østersjøen, en distanse på 190 km. Høyeste punktet i kanalen er 93 meter over havet, bredden 8 meter og dybden på 3 meter, Kanalen er et fantastisk byggverk som ble utført i perioden 1810 til 1832, det meste utgravd for hånd av ca 58.000 svenske soldater.



24 juni startet vi vår ferd oppover i kanalen, slusetau på 20 meter forut og akter med mange fendere ute på hver side, som kunne henge der hele kanalturen (kjempefint syntes fenderpiken ombord), var alt behørlig klarlagt. Med en fart på ca 5 knop klarte vi gjennomsnitt på 6-7 sluser i "åpningstiden" (fra 9 til 18), litt avhengig av distansen. Slusene er på 2-3 meter, ved høyere nivå er det doble og tredoble. Det kunne være både to og tre båter i hver sluse, men med lengde på 17,5 meter fikk vi etter hvert slusa nesten for oss selv, små-seilere ble litt skremt av å dele slusa med store båter.



Logistikken mellom slusevakter, og de som hadde ansvaret for broåpningene var enestående, nesten aldri ventetid ved broåpninger. Fasinerende å se at buer rulles inn, svinges til siden eller vippes opp da vi nærmet oss. Hadde vi en fart på mer enn 5 knop, måtte vi pent vente.

Etter noen dager på kanalen, fikk vi to matroser om bord. Med bare kapteinen og



matros-frua var det litt i minste laget - for kanalverter hjelper ikke til med tau! Marit og Tobias ankom Lyrestad for seilas en ukes tid på kanalen. Skipperhåndboka i slusing ble studert av de unge, så dette kunne de ta ansvaret for - hoppe i land, feste og sleppe ut/dra inn slusetauet. Og de koste seg med matrosoppgavene, kanaferie, sykkelturner, minigolf, boccia og båtvenner.

Kanalreisen byr på mye, småkafeer i slusene, husdyr som beiter og breker ved vannkanten, syklistene som vinker når de passerer oss (for de har større fart enn båtene) og ikke minst de mange skuelystne. På et par steder ligger kanalen over bilveier, såkalte akvedukter. Det er også en god del passasjer- og turistbåter som vi møter og som er litt av et skue. De "eier" kanalen i svingene, men gir signaler på at de møter deg med enten med babord- og styrbord side. Vi traff på bare en kano og den la seg trygt inntil land da vi passerte...

I Tåtorp når vi høyeste punktet på kanalen, 93 meter. I denne slusen som er manuell, ble Shawan og Sommarøy kommandert inn i samme sluse av noen bestemte og kraftige slusebetjener, til sammen 32 meter i en sluse på 30 meter – begge båtene måtte ha motorene i gang, den ene med fart forover og den andre bakover. Noen nervepirrende minutter med ankeret på Sommarøy oppi kalesjen til Shawan. Nå startet nedoverslusingen, enklere enn oppoverslusing, bortsett fra slustetrappene der matrosen må hoppe i land for å flytte tau fra en trapp til neste.

Første del av kanalen ender ut i Vättern ved Karlsborg. På turen over Vättern tok vi to overnattinger ved Vadstena slott før vi startet på siste del av kanalen. Vadstena er et tidligere kongelig slott bygd av Gustav Vasa i 1545, i dag museum og landsarkiv. Vollgraven er bygd opp til gjestehavn. Fantastisk flott opplevelse med

slottet i bakgrunn for skutene våre og med grilling i parken i nydelig vær.

I Motala starter andre del av Gøta kanal. I Motala fikk vi fylt diesel av tankbil. Kanalverten som skulle styre slusen herfra, var nok ny på jobben. Ettersom vi hadde hatt et par tilfeller med at broene ikke åpnet seg til riktig tid, spurte vi verten om det var noen kanal, underforstått VHF-kanal de var på, han svarte med begeistring at vi var på Gøta-kanal!!

Etterhvert som ferietiden i Sverige slo inn, kunne det bli litt kø i slusene. Med stengetid klokken 18, var det ikke bestandig vi rakk frem til planlagt overnattingshavn. Men med små "mellomhavner", var det idyllisk å legge seg til her for natten med bare oss båtene i følge.







Matrosene reiste hjem fra Borensberg. Det blir noen dager alene med mange doble sluser i Berg - og Oscars sluser, og de kom heftig tett! Torstein ankom med bil til Berg-sluser for å være med siste del av kanalturen. Med sjåfør og bil kunne vi avlegge Linkøping for handling, både flytende og fast føde og reservedeler mens vi ventet på været. Ja, det blåste så kraftig øst/vest et par dager at ingen båter gikk i slusene. Været løyet og vi entret Carl Johans slusetrapp på 7 trinn som er kanalens lengste og som "satte" oss ned 19 meter og ut i Roxen. Det er mange tilskuere i Berg sluser som venter på de store fadesene, men de fikk ingen for nå var vi tre om bord med logistikken for slusetauene på og av fortøyningsringer og ilandhopping, det hadde nok ikke gått så bra med bare kapteinen og hans fru!



Kanalen avsluttes ved Mem. Derfra og noen timer ut i leia, ble det naturhavn og sjøvann etter 10 dager i ferskvann og kanal. Men vi skulle ut i Østersjøen og til Gotland. Sammen med båtene Pangea og Shawan, kastet vi loss kl 5 neste dag og etter 62 nm i greit vær og sjø, avkom vi Visby utpå dagen. Vi fikk oppleve en historisk flott gammel by midt i Østersjøens og et minnerikt restaurant-besøk med vikingmat, uten bestikk og med duken som serviett og med servitøren som av alle ting også var flammesluker. Ettersom det var polikerveckan i Visby, med mye folk, telt og høytalere, var det ikke noe blivende sted. Neste morgen dro Torstein med ferja til Stockholm og etter en felleslunch med Smøgårstårta og musserende, satte vi kursen mot Øland. Heldig med sjøen om ikke været var det beste. Ankom havna Byxelkork sent på kvelden og fikk anvist havneplass med nydelig utsikt over sjøen og solnedgangen. Fin kveld med boccia, grilling og litt sightseeing. Neste dag fikk vi bunkret lokale godsaker før vi satte kursen mot Kalmar. Etter 10 timer i sjøen (Øland er lang!), ankom vi den historiske byen Kalmar sent lørdag kveld, vi har nå kommet til 8.juli. Mannskapet om bord i Shawan,



som har igjen bare en ukes ferie, setter nå kursen hjemover til Oslofjorden.

Pangea og Sommarøy har lagt inn Karlskrona som neste destinasjon, etter mange timer og sjømil ligger vi longside i en flott gjestehavn her. Dette er en stor by med Marinebase som jevnlig patruljerer havneområdet og viser styrke mot Øst. Nå skal vi roe oss ned i Karlskrona et par-tre døgn - så syklene skulle få hjul å gå på.



Etter tre døgn med mye vind, skulle det løye og Bornholm var ikke sååå langt unna, bare 75nm. Planen var å starte kl 5, men med ødelagt dynamofeste hos Pangea, ble det forsinkelse. Men med utrolig god hjelp på sveiseverkstedet om bord i den svenske kystvaktskipet, vinket vi kl 11, farvel til Sverige med kurs for Bornholm. Noe vind og sjø på denne overfarten. Vi hadde bestilt havneplass i Allinge, men med sen ankomst var den ikke ledig da vi ankom. Nesten bra, veldig liten havn og med jazzfestival og mye folk. Vi ble henvist til Tejn, en fin fiskehavn lenger sørøst.

Bornholm innbyr til sykkelturner - mange små idylliske tettsteder, kunsthåndverk, restauranter og attraksjoner fikk vi med oss på to hjul. Fantastisk øy.

Etter tre døgn, må vi videre... Lørdag morgen kl 6 i strålende solskinn og flatt hav, settes kursen for Dragør (sør for København). I Østersjøen denne morgenen, er det stor trafikk av lastebåter og oljetankere med kurs for St.Petersburg og ferjetrafikk mot til de baltiske landene og Polen. Fascinerende å være utpå der med Pangaea og Sommarøy som eneste lystfartøyer. Med flybrigdevær hele turen, endres kursen fra Dragør og til Gilleleje, det skal jo begynne å blåse igjen. Etter å ha vært underveis i 17 timer og 7,5 knop, klapper vi til kai kl 23. Aldri har ankerdrammen smakt så godt. Gilleleje er en levende havn med både fiskebåter, lystbåter og slipp. Mange butikker og restauranter.

Neste dag er det regn og blåst igjen og som varer noen dager. Venter på været for å gå videre mot Læsø. Da det endelig løyet, ble det ikke tid til Læsø, så kursen ble satt mot Vinga fyr og Hønø. Her ble det et veldig hyggelig gjensyn med Traust og Lucky som har ligget før oss "i løypa" på Gøta kanal og Sør-Sverige. Sephina hadde satt kursen over til Norge.

Tilbake i Gøteborgstraktene og rundturen i Sør-Sverige er avsluttet. En fantastisk tur som vi gjerne skulle ha gjentatt, helst med engang. På turen fra Maritim og hjem, har Sommarøy tilbakelagt 1300 nm og motorene har summet i 190 timer. Batteriet til truster og anker tok kvelden siste uka. Ellers har turen gått uten uhell eller tekniske problemer.





# Langs norskekysten 2017

## «Gutta på tur»

- Arnulf Wibe-

Sommerens kystreise med Antares gikk ikke helt som planlagt, men fortellingen om «avviket» kommer lenger bak i Skipperposten. Her kommer historien om noen fra gjengen med barndomsvenner som fortsatt har mye tørt krutt, og finner på sprell – slik vi har gjort sammen i mer enn 55 år!

Mandag 29/5-2017 i Sandefjord

«Gutta» fra gjengen som gikk sammen på barneskole og ungdomsskole og hadde anledning denne gangen til å sette av en liten uke som sjørøvere på Antares, er Lars, Rune, Bjørn Petter og Idar. Avtalen er at skipperen



holder diesel og brennevin/ankerdrum, og matrosene må fikse resten. Dermed er første post på programmet for matrosene å handle. Etter å handlet mye mat og enda mere drikke, må de hvile armene på veien ned til båten. Falkeblikkene er ikke sløvet og anledningen benyttes til å gå inn i en sportsbutikk der en vakker og hyggelig ekspeditrise er observert. Målet blir å kjøpe fiskesluker. Ekspeditrisen er litt uheldig når hun skal veilede Rune i slukvalget og spør seriøst om «hvor stor er stanga di»? Rune kan ikke la en slik anledning gå fra seg, og svarer spontant at «det er ikke noe småtter».

Ekspeditrisens forretningsansiktet brister totalt. Vel ombord i Antares fortelles og utbroderes denne episoden flere ganger

utover kvelden, med økende latter, proposjonalt med antall ankerdrummer. Avreise fra Sandefjord og vi tøffer til Stavern (9 nm) på flatt vann. Der kaster vi anker i den store, marinehistoriske bukta under Citadellet og har ikke tid til annen aktivitet enn å spise, drikke, diskutere og fortelle (gjenfortelle?) røverhistorier .



Tirsdag 30/5, til Jomfruland, 17 nm

I går insisterte Lars på å kjøpe en betydelig mengde uoppskårne brød, og han får derfor jobben som brødskjærer resten av turen. Etter frokost heiser vi ankeret og «ruller» rundt Rakkebaene. Aldri rolig sjø der, nei. Det er fredelig på Jomfruland nå. Lite båter og mennesker å se, så vi legger oss ytterst på «fuglekaia» - utenfor Fuglestasjonen til «Odontologisk forening», som en av gutta uttrykker det. (Navnet oppsto etter at en bekymret stemme påpeker at det finnes mye farlig flott på Jomfruland, som kan bite seg fast i oss). Vi er ikke så nøye med å lese forbudskiltet om tillegging på kaia. Ingen

flere store båter som skal hit, tenker vi. Etter demonstrasjon av sikring mot flott (trekke ullstrømper utenpå langbuksebeina), vandrer vi av gårde på tur rundt på den vakre øya i et magisk flott vær – noen i shorts.



Kvelden tilbringes på fordekket fram til middag kl 23 (!). Ølet flommer, gutta fisker hornhjel, og Idar synger og spiller gitar. Vi koser oss til det aller ytterste!

#### *Onsdag 31/5, til Risør, 16 nm*

Onsdag «humper» vi oss sørover til Risør gjestehavn i i urolig sjø, men solskinn. Der kompletterer vi forsyningene til invortes bruk, men Lars blir nektet å kjøpe brød. En bryggeslenger kommer utover for å beskue Antares og slå av en prat, mens kona handler på byen. «Kona påstår at vi bare har vært gift i 8 år, selv om brylluppet sto for 50 år siden, er forklaringen til den pensjonerte sjømannen som kona nå forsøker å temme. Han er en en god «forteller» og lokkes til å utlevere mer enn han kanskje hadde tenkt, når undertegnede og journalist Lars får han på gli. Han har seilt både på de største tankskip, og han har vært skipper på supplybåter. Unge sjefer (jyplinger) på oljeplattformer, får passet sitt påskrevet. «I dag nærmer det seg å bli like galt som den gangen de amerikanske oljefirmaene drev sin cowboy-virksomhet på norsk sokkel. De trengte dessverre Alexander Kielland ulykken for å bli kvitt ukulturen som rådde, men nå nærmer vi de tilstandene igjen» hevder han.

Vi spiser middag på restauranten Kast Loss. En fantastisk dyktig og kunnskapsrik kelner, forteller oss om piggvar som blir dagens måltid for oss alle. Det er en flyndrefisk som har farlig skarpe pigger på ryggen, men lever på dypt vann. Bjørn Petter konkluderer med at han ikke trenger å være bekymret, ettersom det er svært sjelden at han går barfot i fiskedisken.

#### *Torsdag 1/6, til Arendal, 24 nm*

Turen går videre til Arendal gjestehavn etter at Lars har skjært brød og vi har spist frokost. Til lunsj spiser vi fiskesuppe kokt på 2 fisk som ble fisket av Bjørn Petter i går. Dermed har Lars og Bjørn Petter gjort som Jesus - vi ble mett av 5 brød og 2 fisk! Vi koser oss på dekk med leskende drikke i det fine været, og har mye å kommentere til alt det vi observerer i havna. Ettermiddagens BB-11 seiltrening er spesielt artig, og båtene får etter hvert tildelt kallenavn ut fra våre mangeartede kriterier. Etter grillmiddag om bord, går vi en pubrunde. Svært lite folk på byen, men vi får likevel med oss noen gullkorn. Temaet i puben er tatoveringer, når den unge «veldreide» bak bardisken plutselig trekker ned buksa for å vise alle rundt disken en tatovering høyt oppe på låret! På en annen pub henger en kraftkar ved siden av en ledig barkrakk. BP spør om den er ledig, og han nikker. Men så brummer han plutselig at den egentlig brukes av kjæresten hans, men «hun står ute og røyker.....og det er det eneste hun vil ha i kjeften!», sier han uttrykksløst, men med økende stemmevolum.



Idar prøver å bli registrert som en ny fugleart på Jomfruland





Praten om Johnny Cash gir ansiktsbevegelser hos denne pub-gitaristen (som skal spille her neste kveld). Når han ser bilder av «trebååden» Antares smiler han fra øre til øre. Hans verbale supplement kan ikke refereres her, men dreier seg om større bevegelse i «snabelskapet» enn kjæresten hans skaper.

*Fredag 2/6, til Bragdøya v/ Kristiansand, 39 nm*  
Lars gjør jobben sin, vi blir mette, og vi setter kurs sørvestover. Duskregn gjennom hele dagen, men seilassen gjennom Blindleia er populær. Vakkert! Målet for dagen blir justert ift. været og usikkerhet mht. om det er ledig kaiplass i Kristiansand. Rett utenfor byen ligger den vakre Bragdøya, der skipperen er godt kjent. Jeg regner med å treffe kjentfolk i Kystlaget som «regjerer» i den koselige havna. Vi drar dit! Det går ikke lange stunden før jeg treffer Geir, som er nestformann og skipper på rutebåten. Har en veldig hyggelig prat. Et firma har leid kystlagets flotte lokale innafor brygga - «Saltebua» for sin sommeravslutning. Flere er godt i gang og annonserer en heidundrende fest. I samtalens løp «piper det ut» at de fleste i firmaet kjører store lastebiler. Og til slutt innrømmes det at de alle kjører septikbiler. Festen hører vi ingenting til utover kvelden. Vi går imidlertid tur på øya for å skjerpe apetitten før det siste middagsmåltid sammen om bord. Vi har ingen medbrakte gourmekokker (selv om Rune gjør gode forsøk), men vi har fortsatt sterke tenner. Så det blir grillmat i dag også...og ganske mye attåt i den siste natta med gjengen.

*Lørdag 3/6, til Kristiansand rutebilstasjon*  
Septiktanken er full, og det stinker i båten. Festdeltakerne i Saltebua har ikke forårsaket dette, for de har blitt transportert i land av Geir. Nattens forsøk på diskret utpumping var mislykket, men noe må desverre gjøres – nå på morrakvisten. Tiltaket ødelegger muligheten for det siste badet til båtenes eneste morgenbader, Lars. Beklager! Gutta går fra borde på kaia ved rutebilstasjonen. Takk for fem fantastiske dager med de aller beste venner!





# Kystens landsstevne i Kristiansund 2017

- Karsten Myhre -

NMSK har i alle år deltatt med fler eller færre båter på de årlig kyststevner som hvert år arrangeres den tredje helgen i juli. Det var ikke for uten grunn, at det i år ble Kristiansund. Byen hadde sitt 275 års jubileum, noe som gjorde det naturlig at Forbundet la stevnet akkurat hit. Det skulle vise seg å være et heldig valg...

Som kjent for de fleste var NMSK sterkt involvert i landsstevnet i 2014, som kanskje var det største noen sinne ifm Norges feiring av vår Grunnlov. Etter det har det vært stevne både i Sandefjord (2015) og Bodø.



Faxsen

## Reisen til Kristiansund

Nettopp som følge av stevnet i Sandefjord der den 100 år gamle kutteren Faxsen fra Bodø deltok, fant Arnulf og undertegnede ut at om Faxsen kunne komme fra Bodø til stevnet i Sandefjord, så måtte vel Antares og Senjahav kunne komme til stevnet i Bodø i 2016.

Og sånn ble det! De to båtene satte hverandre i stevne med kurs mot Bodø med avreise fra Oslo den 28. mai 2016, for så i fra Bodø å gå hver sin vei. Antares returnerte fra Harstad og Lofoten til Oslo, mens Senjahav ble værende i Nord gjennom hele vinteren, for så å gå i konvoi fra Bodø til Kristiansund for å deltat på årets stevne der.

Tross ruskevær mer eller mindre hele veien, ble turen uforglemmelig. Med flotte Faxsen med sin ensylindrede Wickman fra 1932 som lederbåt for 3-4 båter, økte antallet underveis. Vi satte hverandere i stevne i en fin konvoi den lange veien fra Bodø til Kristiansund.

## Stevnet i Kristiansund

Siste dagen før ankomst (altså onsdag den 19. juli) var det avtalt at konvoiene fra hhv syd og nord skulle samles for felles innseiling på torsdagen. For oss fra nord ble samlingsstedet Ringholmen ca 10 mil NØ av

Kristiansund. Et sted jeg på det sterkste kan anbefale som sted å stoppe for å oppleve et naturskjønt område med absolutt alle fasiliteter mht brygge, restaurant i flotte gamle sjøboder, samt gode sanitærforhold, alt til rimelige priser.

Vi var samlet for å ha felles middag som var avtalt på forhånd. Men av alt, bare ca 1 t før vi skulle til bords slo nordvesten til, og vi måtte dessverre forlate direkte mot

Kristiansund. Dette medførte at konvoien fra nord om morgenen gikk ut igjen og møtte der mange at de flotte seilførende nordlans "børingene", og dannet således konvoi på nytt.

I løpet av torsdagen var så godt som alle de ca 140 påmeldte båtene på plass i Kristiansund. Og et mer egnet sted for et veterantributstevne kan knapt tenkes. Eneste ulempe var at ikke alle båtene fikk plass i Mellemverftet som var stevnets senter og nav.

De større båtene, deriblant Anna Rogde fra Harstad, Orkan, Senjahav og en del av de andre større skøytene, ble forlagt



Antares og Senjahav i Bodø 2016



Ringholmen



Anna Rogde



i hovedhavna ca 5 - 6 min gange til Mellemværftet. Dette splittet litt, men var umulig å unngå med så mange



båter. Mellemværftet var hele tiden stedet der ting skjedde, med scene, god kantine, og der møter ble avholdt. Mellemværftet var virkelig et sted med historisk sus. Kystlaget i Krisitansund har i samarbeid med kommunen utviklet et helt unikt kystsenter der bevaring av ikke bare eldre og gamle trebåter står i høysetet, men



også bevaring av smie, verksteder, seil og tau (rep), samt kontinuerlig restaurering er en viktig del av senterets oppgave. Å gå der var som å bli bragt tilbake til storhetstiden på slutten 1800 tallet og begynnelsen av 1900 tallet.

Bare lukten gav minner om hvordan dette stedet var i sin tid, og som altså er i "full drift", men nå som et kulturminneverksted for Kystlaget i Kristiansund, der man som NMSK medlem garantert blir tatt i mot om behovet skulle være der. Mottakelsen, program mm.

sto ellers så absolutt til forventningene. Veldig bra opplegg! Kystlaget hadde lagt opp et omfattende program som mye dreide seg om den flott byen som altså ligger i havgapet på NordVestlandet, lunt plassert på 3 øyer, forbundet med broer og nesten historiske færger som frakter folk fram og tilbake til byen senter. Uten å å gå i detalj, ganske imponerte at færgen "Framnes" som ble bygget for nesten 100 år siden fortsatt er i drift i oppgradert versjon.



Kristiansund med sine 275 år, fant til å begynne med sitt næringsgrunnlag i eksport av tømmer, for så senere eksport av sin nokså unike produksjon av

klippfisk, som fortsatt har en viktig plass i byens næringsliv. Nå er byen oljehovedstad for virksomheten til havs på NordVestlandet, i tillegg til en ikke ubetydelig verftsindustri.

På bakgrunn av dette var mange av de interessante fordragene rundt disse temaene. Så her var det noe for enhver smak.



Men ikke minst; samlingen av båter fra fjern og nær var selvsagt unik (se bilder). Det er vanskelig for meg å trekke fram noen spesielle, for på sett og vis var de alle unike. Men Faxen med sine 101 år og fortsatt så godt som original, samt de mange ulike "børingene" og ikke å forglemme Vidar med nyrestaurert dampmaskin var blant båter som gjorde inntrykk. Artig var det også å se brannbåten Slukk II, som inntil 1984 var i full drift i byen, og som nå Kystlaget ivaretar på en fin måte. Som seg hør og bør når båtfolk i fra hele landet samt faktisk også noen fra Island og Shetland møtes, er det sosiale element viktig. Mellemværftet hadde store brygger for fine samtaler og festlig lag. Det ble det selvsagt. Stedet var den perfekte rammen for et så stort arrangement. At byen i tillegg fikk vist seg fra sin aller beste side med 20 grader skinnede sol i fra skyfri himmel, bare bidro til å forsterke gode inntrykk. Bare synd at dager som dette går så alt for fort. Ikke desto mindre, dette ble et stevne av de virkelig fine, med mange minner for lang tid framover.



Senjahav i Kristiansund

Selv fikk jeg i dagene som fulgte noe av turens beste opplevelser ved å besøke øya Grip og fyret i 24 graders varme. Og i tillegg ligge for anker et par døgn aller ytterst i havgapet er intet mindre en unik opplevelse. Ikke mange dager i året tillater det.



Grip

### Noen slutt bemerkninger

Senjahav fikk delta på et flott stevne. Neste års stevne er tredje helg i juli i Haugesund. Og her i Haugesund ligger jeg når dette skrives. Haugesund vil ble alle tiders værtsby, og mulig å nå for mange av oss i NMSK.

Til tross for god kjenskap til Norge; en reise (ikke tur) fra syd til nord og tilbake er vel verd tiden. Er det noe jeg har erfart, så er nettopp det å ta seg **tid** et nøkkelord.

Tid gir mulighet for å komme ordentlig i kontakt med mennesker og natur. Vi har all grunn til å være stolte av et land og folk det er vel verd å ta vare på---!!

Så får noen av dere sjansen. Ikke nøl! Sett i vei. La veien bli til mens dere tøffer eller seiler. Planer ja, men mangel av planer kan gjøre god nytte, det også!

Vi sees i Haugesund sommeren den 19. - 21. juli 2018?!

# GAMLE ØKSNESVÆRING

En medlemsbåt i NMSK

Regnr: LDXR  
Typebåt: Kutter  
Bruksområde: Fiske  
Lengde: 16,9 meter  
Bredde: 5,10 meter  
Dyptgående: 2,80 meter  
Byggematerialer: Tre  
Motor: 4syl Callesen 425  
DO på 240Hk, som også er fra 1965.  
VHF: LDXR  
Eier: Tommy Sandli, 3055 Krokstadelva

## Historikk:

Brukt som fiskefartøy i Nordland og Troms fram til 1997. Bygget av Ole Olsen & Co på Rognan i 1965 som bygge nr.70. Opprinnelig navn Øksnesværing. Båten er godt dokumentert i boka Fiskefartøy i Øksnes og Kyst og båter i Nordland.

Overtatt av undertegnede i 1997 og brukes i dag som lystfartøy.









# MOHOLMEN

En medlemsbåt i NMSK

Type:	Motorskøyte
Bruksområde:	Garn, not og hvalfangst
Lengde:	20,2 m (66 fot)
Bredde:	5,85 m
Dypgående:	3,0 m
Byggemateriale:	Tre
Motor:	Caterpillar, 320 hk
Gear:	Heimdal
VHF:	LJKV
Eier:	Roar Breivik, Oslo kystskipperskole, 0139 Oslo

## Historikk:

Fartøyet ble bygd ved Skåleviksfjorden båtbyggeri i 1968 og levert til rederiet Trond Berntsen på Senja. Den



gang med navnet Trondskjær, men i løpet av den tiden den var på Senja så skiftet den navn til Trondskjær II. Fartøyet ble først og fremst rigget for garnfiske på Ytre Senja, men ble også brukt til notfiske etter sei og sild. Reder driftet fra Lenvik. I 2000 ble Trondskjær II solgt til rederiet MS Svein Frode A/S i Svolvær, som da døpte båten om til Moholmen.

I tillegg til garn og notfiske ble Moholmen nå også rigget for hvalfangst. Det ble drevet aktiv hvalfangst med fartøyet i sommersesongene, både på Finnmarkskysten, Barentshavet og Svalbard.

Da hvalsesongen 2005 ble avsluttet ble Moholmen strukturert - det vil si at kvotene som var tilknyttet fartøyet ble overført til rederiets nye fartøy.

Rederiet hadde nå, når Moholmen ikke lengre kunne brukes av rederiet som fiskefartøy, to muligheter. Den ene var å kondemnere fartøyet, og den andre å finne en interessert kjøper med tillatelse fra Fiskeridirektoratet.

Det var nå Oslo kystskipperskole kom i kontakt med selger. Men før et salg kunne godkjennes av





Fiskeridirektoratet, måtte Riksantikvaren gi sitt samtykke gjennom å sette krav til at båten skulle betraktes som verneverdig. Samtykket ble gitt av Riksantikvaren, med krav om Moholmen for ettertiden måtte fremstå som en hvalfangstskute, slik den var da sesongen 2005 ble avsluttet.

I 2006 ble Moholmen kjøpt av Roar Breivik, og benyttet av Oslo kystskipperskole til undervisningsfartøy.

Siden Moholmen - etter Riksantikvarens ønske, skulle fremstå som en hvalfangstskute, ble det ytret ønske om at den i første omgang skulle være stasjonert i Nordland, der de mente at den passet bedre inn i miljøet enn i Oslo. Skuta fikk derfor sin foreløpige hjemmehavn på Skrova, en øy 5 n mil utenfor Svolvær. Skrova er kjent for hvalfangst og for sin hvalkjøttproduksjon.





# Havari og fest

- Arnulf Wibe-

*Sommerens kystreise med Antares gikk ikke helt som planlagt, men det kom mye godt ut av elendighetene!*

*Fredag 16/6 - fra Sundal i Maurangerfjorden, til Norheimsund i Hardangerfjorden, 23 nm*



Etter en praktfull fottur opp til Bondhusbreen i går, blir det en annerledes tur til Hardanger trebåtfestival i dag. Det kommer ulyder i styrbord propellaksling ved fralegging i Sundal, og jeg forstår raskt at den propellen gir ingen framdrift! Vår plan er å delta på Hardanger trebåtfestival, og det har vi gledet oss så inderlig til! Jeg får telefonkontakt med det fantastiske båtmiljøet i Norheimsund gjennom Fartøyvernssenteret. De tror sikkert at noen kan hjelpe oss i området. Så da slingrer vi oss innover Hardangerfjorden, på én motor i 5 knop, og håper på god hjelp. Ved ankomst blir vi tatt i mot av en hjelpebåt, som dytter oss inn på en trang, men fin plass.



Nysjerrigheten om vår dårlige manøvreringsevne brer seg, og vi får raskt anbefalt Fjellstrand verft og båtbyggeri på Omastrand. Jeg ringer formannen på verftet når han er på vei hjem fra jobb, til Norheimsund! Han kommer raskt ned i havna, og en time senere er alt avklart! Vi skal opp på Omastrand mandag morgen kl 0700. Nå har vi forberedt det vi kan, og vi hiver oss ut i gjensynsglede med gamle båtvenner og koser oss i båtene til morgenen gryr!

*Lørdag 17/6 i Norheimsund*

En av festivalens høydepunkter er et «flyboardshow» - en akrobatikk som vi aldri har sett maken til!

Jeg møter en yngre kar på brygga som påstår at vi båtfolk er blitt en gjeng med gamlinger som ikke klarer å lage noe liv på brygga lenger. «Det var dørgende stille på alle båter i natt. Hva skjer'a?». Dette må vi med skikkelig musikkanlegg, gjøre noe med! Flere nye bekjenskaper stiftes i løpet av dagen, og vi inviterer gamle og nye venner til en skikkelig fest om bord på Antares akterdekk. CMB (Classiske motorbåter) medlemmer strømmer om bord etter den tradisjonelle fellesmiddagen med Bakalao. Vi legger i oss så mye av den fantastiske middagen, at det bare er



plass til ankerdrammer på toppen. Stormende jubel, latterbrøl og dans på Antares gjennom hele natta. Festen høres i hele havna helt til kl 0330!



*Mandag 19/6 – på Fjellstrand verft på Omastranda*

Gutta er tidlig på'n her på verftet. Kl 0700 er alle klare for å løfte Antares ut av vannet. Kranene er store og stroppene er lange. Men minste avstand mellom fremre og bakre stropp er 8 meter. Plasseringen av bakre stropp er et absolutt for at ikke propellakslingene skal klemmes, og den fremre stropp havner derfor for langt fram. Dermed blir fordelingen av båtens 30 tonn for stor midt i mellom. Det knaker og den spekker opp i de øverste bordgangene. Trist, men ikke farlig – bare mye reparasjonsarbeid. Mekanikerne som hjelper oss er både dyktige og hyggelige.

Når båten kommer opp, konstaterer vi at styrbord propellaksling er brutt rett av! Tretthetsbrudd der forrige reparasjon ble gjort, for 8 år siden. Kontakten med akslingsleverandøren Sleipner avklarer at verftet vil trenge et par uker på en fullstendig reparasjon, og plassen der vi ligger er ledig bare to-tre dager. Jeg har tidligere forutsett at klemstykket mellom de to akslingsdelene kan ryke, så jeg henter fram et «messingstykke» som ble ferdig laget for noen år siden. Det bidrar til at vi «på et vis» tror vi får skjøtet sammen fremre og bakre aksling. Dagen har vært en prøvelse, regnet har bøttet ned hele tiden, og vi kryper til køys med litt for høyt blodtrykk.

*Tirsdag 20/6 - til Rosendal, 16 nm*

Jeg ønsker at de lurvete akslingsendene festes til klemstykket med Loctite 638 – et «lim» som herder anaerobt (under vann). Klemstykket på babord aksling er sikret med dette, og den har holdt i mange år nå selv om den også er «løen».

Hverken verftet eller butikker i nærheten har dette, men

logistikken på landsbygda i Norge er fantastisk! Godsekspressruta fra Bergen blir tilført den lille flasken, og jeg blir kjørt til Norheimsund for å plukke den opp et par timer seinere. Flaske og frakt koster bare 600 kroner, limet dryppes inn i klemstykket og akslingen skal dyttes inn. Det gikk fint ved testing i går, men ikke i dag. Vi presser, jekker, slår, lirker og banner. Den sklir greit inn de første centimetrene, men deretter blir det jomfruelig der inne. De siste 3 cm må vi gi opp. Båten skal *ikke* bakkes («rygges» på landspråket) med denne akslingen, nei! Antares slippes på vannet, og sprekkene i skroget tetter seg nogenlunde...untatt én. Vannstrålen står til værs i motorrommet, som fra en mann uten prostataproblemer. Jeg må raskt rense dreneringen under spantene for å få en god vannstrøm ned til lensepumpene (2 stk), og vi siger ut av stroppene. Vinden kommer fra ugunstig kant, så det tar sin tid å komme seg ut fra verftet mellom ferger og supplyskip, ettersom jeg ikke kan bakke med styrbord motor. Hovedlensepumpa går hvert 2. minutt, og vi stoler også på reservepumpa. Kursen settes mot Rosendal. Tidligere i dag har jeg vært i kontakt med en slipp og et verksted i **Egersund**, som sier de kan bytte begge akslingene på Antares i neste uke! Litt skepsis har jeg ettersom de svarer så positivt, og så raskt!

Og sommerens planer om deltakelse på Kyststevnet i Kristiansund kanseleres.

Sverke og Radim kommer nedom havna til Antares i kveldinga. De jobber med å bygge nytt gamle hjem i Rosendal. Sverke er som alltid den positive og hjelpende ånd...med sin hånd! Han fyker opp på byggeplassen, henter en sekk med sagflis som jeg bruker til å maure sprekkene fra yttersiden, mens han tilpasser noen fjøler som limes og skrues over den værste lekasjen fra innsiden. Vi er tilbake til en normaltstand på prostata for en 50-60 åring – litt lekk! Optimismen vår stiger og blodtrykket synker, for lite kan bli bedre enn slik vi har det akkurat nå!



Søndag 25/6 - i Egersund



Stiv kuling rett inn i havna, og kraftige regnbyger slår hardt inn over Egersund. Matrosa Anne mønstrer av for å reise hjem med tog. Hun skal jobbe de kommende tre uker. Skipperen sykler ut for å inspisere slippen der Antares skal tas på land. Underveis treffes jeg to ganger av så kraftige regnbyger og vindkast at jeg ikke klarer å sitte på sykkelen. Fulldekkende regntøy er heller ikke nok til å holde meg tørr.

Jeg har nettopp kommet tilbake til Antares fra en kveldstur i heiene innenfor Egersund for å ARTSBESTEMME pikken. Etter gode instruksjoner fra den kjente trolljegeren Jespersen, har jeg nå

gjennomgått alle indikatorer på hvilken art det kunne være som tabbet seg ut tidlig en sommermorgen når kåtheten tok overhånd. Og jeg kom til følgende konklusjoner: Den tilhørte ikke artene Bergtroll, Skogstroll, Småttroll, Tusseladder, Hardinger (var litt i tvil her), Dovregubber, Vimtusser eller Jotner - men det var åpenbart en Raglefant!

Tirsdag 27/6 – på Egersund slipp

Vinden har løyet nogenlunde når slipptralla står klar ute i vannet kl 0500. Opptaket utføres skikkelig profesjonelt av Tom Erik, som eier og driver Egersund slipp. Dette er egentlig en ganske stor bedrift med 8 ansatte, hovedsakelig polakker. Slipping og reparasjon av båter er «skalkeskjulet» for alle mulige jobber som de utfører (rør-og industriservice, malerjobber etc). «Utnyttelse av slipptrallene er bare en bonus», sier Tom Erik som satser ganske stort på dette som et industriområde. Avtalen er at Slippen som skal demontere slitte akslinger og rustne bolter, og Waldek blir satt til å gjøre jobben. Utpå dagen er han ganske fortvilet. Alt sitter som bare f...og arbeidsforholdene i motorrommet passer best for en pygmé i sommerklær. For en gangs skyld er min plan å kjøpe meg ut av de smertene som slike arbeidsforhold medfører, så dette får de finne ut av uten



min hjelp! Jan Oddvar Seglem eier og driver Eigerøy båt og motor, og det er hans firma skal produsere og montere inn alt det nye. Han er en tusenkunstner, og gir korte beskjeder på norsk til polakkene. De forstår enkel norsk, og lyser opp. En brutal sag blir hentet på lageret, det støyer noe ut av h...fra motorrommet, og bolter og akslinger smetter ut i løpet av kvelden! Jeg bruker dagen til å vedlikeholde skroget, men med unntak av bordgangene som sprakk opp i Hardanger, er det lite å gjøre. Jobben som vi gjorde på Oksenøya og bunnstoffet vi brukte i fjor var god!

Onsdag 28/6

Alle gamle og nye deler av akslingene blir avlevert til Eigerøy. Jan Oddvar ønsker å benytte de gamle klemflensene mot gearet (glimrende tilstand), de to aktre, rustfrie akslingene som jeg har med som reserver, og den nye klem-/skjøtestykket. Nye, framre akslinger er allerede bestilt og ankommet. De måles, kappes, freses og tilpasses lik de gamle. Et nytt klemstykke må imidlertid produseres. Metallet bestilles i dag, men mottas neppe før fredag. Jeg vedlikeholder Antares, og kroppsmertene på natta er ikke til å unngå.



### *Fredag 30/6*

Sommerdag med sol og varme! Sykler ut til Eigerøy fyr. Et fantastisk, vakkert terreng tilrettelagt som naturpark. Her er strenge restriksjoner for å værne natur og dyreliv. Da er det ganske absurd å registrere at vannskutere bråker og freser inn og ut av bukter og mellom øyer. Sauer og fugler skremmes langt av gårde. «Lakrispipepolitikken» har konsekvenser som jeg misliker. Varmen øker på utover dagen, og jeg bader i havet på Skadbergsanden. Slett ikke verst med ca 15 grader i vannet. Jeg nyter «en kald en» på fordekket når telefonen ringer. Halfdan som jeg ble kjent med her under Kyststevnet i 2011, ber meg snu



hodet og se ut på sjøen. Der er han om bord i en snekke med 5 glade sjeler som nyter både vin og kald øl. «Hopp ombord»! Resten av ettermiddag og kveld er en stor, lang fest. Snekketøffing gjennom hele nordasundet, bading fra båt, tillegging til Halfdans leilighet som ligger i vannkanten inne i byen, konsumering av hans mat og drikke...og avslutning med tur på byen. Det trengs taxi for å frakte min kropp trygt ut til båten.

### *Lørdag 1/7*

Det er «fiskerienes dag» i Egersund. Hele byen er på beina i det fortsatt flotte været, og det er mye å oppleve i sentrum. Ole og søster Ragnhild byr på snekketur, nesten som i går. Vi koser oss om bord og på Halfdans terrasse/kaikant til langt på natt. Men i kveld må jeg sykle for å komme meg om bord. Det går ikke så bra i de siste, bratte bakkene ned til båten. 100 kg kropp treffer asfalten, men farten er heldigvis liten.

### *Tirsdag 4/7*

Jeg står klar kl 0700, men ingen kommer med akslingene...Det er iskald kuling fra NV i dag, men tross alt sol. Kl 13 starter innmonteringen. Det går nesten som smurt, for forberedelsene har vært pinlig nøyaktige. Dyktige folk! Men kl 15 går de hjem. Trodde de skulle bli ferdige i dag, så jeg var ikke mentalt forberedt på enda en dag på land.

### *Onsdag 5/7*

Makanikerne kommer kl 0800, og sier at de antagelig blir ferdige i formiddag. Dreieren er spesialisten i dag, han åler seg inn i motorrommet og roper ut ordrer til de som dytter inn akslingen. Også i dag passer alt helt nøyaktig. Bak motoren kommer det bare et kort banneord om hvor trangt det er. For øvrig refererer vi bare til gårsdagens enighet om at båtkonstruktører burde vært innmontert i et trangt motorrom noen dager for å oppleve hva vedlikehold og reparasjoner egentlig krever av plass.

Antares sjøsettes kl 14. Ingen store lekkasjer, motorene starter og akslingene testes mens båten fortsatt ligger innenfor støttene på slipptralla. Så... babord gasshendel er ikke mulig å bevege. Hele trebåten har satt seg «skjev». Jan Oddvar og Waldek er heldigvis fortsatt ombord. Vekk med det meste av interiøret i salongen, og opp med dørkplater. Det sages og hogges i treverket som blokkerer, og gasshendelen funker! Inn til kai, og avtakking av alle gode hjelpere de siste 9 dagene. Deretter aleine om bord for å rydde. Så oppdager jeg at styrbod motor ikke er mulig å kvele! To timer bruker jeg på enda en gang å rydde salongen, åpne dørken, bende, rette, sage, skru og til slutt få solenoidbryteren til å fungere. Klokken halv seks merker jeg at mat og drikke ikke har vært prioritert. Noen av «byens befolkning» ringer og lurer på hvor det blir av meg. Antares kjøres med perfekt fungerende propellakslinger inn til sentrum. Mat prioriteres ikke i dag, men væskebehovet tilfredsstilles når Halfdan og flere venner kommer ut fra Kiwis øhyller og benker seg på akterdekket. Det ble nattmorgen før hodet treffer puta.



# Risør trebåtfest 2017

- Anne Kopland -



Gode minner fra Risør trebåtfestival trenger seg på, når jeg skal formidle litt fra de opplevelserrike dagene i Risør. Antares skipper Arnulf og jeg kom raskt i festivalmodus da vi ankom trebåtbyggeriene på Moen tidlig på onsdag ettermiddag 2. august. Der var det mange hyggelige båtfolk, og vi fikk servert deilige reker som ble fortært med øl og hvitvin. Mulig det ble servert en ankerdram eller to også. Under en konsert med en jentefolk i båthallen, fikk vi også ekstra underholdning av en ivrig treåring som danset etter alle kunstens regler.

Utpå kvelden ble vi invitert ombord i seilskøyta Hawila - et ideelt "student-prosjekt" med visjonen å engasjere og binde sammen kystfolk med seilskutefraktede lokale produkter. Båten ble i sin tid bygget på Moen, og det var ekstra stor stas for ivrig båtmannskap og båtbyggere fra Moen å se båten på plass ved brygga. Mannskapet på Antares fortsatte etterhvert over neste rekke og endte derved på SS Caroline fra Sandnes. Der utvekslet vi gode historier, og vi fikk smake på skipperen sitt eget ølbrygg. Ølhunden Arnulf godkjente brygget som 1. classes. I mørke natta fraktet vår egen jolle oss ut til Antares som lå på svai.

Torsdag morgen gikk turen i gråvær og vind inn til Risør. Festivalområdet åpenbarte seg med kongeskipet Norge på redan. Det var et flott skue, og plutselig så vi kongen selv passere tett langs skutesiden vår i sin grønne «ett-tonner» seilbåt Sira, som han arvet av fatteren sin. NMSK-båtene Sjøbakk og Bjugnskjær lå pyntet med festflagg ved steinmoloen da vi manøvrerte oss utenpå. Etter gjensynsklemmer og ankerdram, kunne vi konstatere at været tok seg opp med både sterkere vind og mye regn. Det gikk flere seilregattaer i løpet av helgen, og for en tysk 12-meter ble det riktig så dramatisk. Masten knakk, og den ble lirket inn forbi oss i den trange havna. Båten hadde fått nye eiere tre uker tidligere og dette var deres første regatta. Vi kan vel bare anta at skuffelsen var stor hos både mannskap og eiere. Nesten like dramatisk så det ut for Thomas Bjønnes ombord i sin 11 fots jolle. Han skulle på arrangørfest til Risør trebåtbyggeri, og seilte i regn og frisk bris med 11 krysninger opp mot kongeskipet før han fikk satt kurs mot båtbyggeriet. Vi som observerte det hele, syntes det så både kaldt, vått og spennende ut. Heldigvis, var både skipper og jolle like hele etter endt seilas. Vi skulle på konsert med Lars Bremnes, og vandret bort til festivalområdet. Skuffelsen ble i første omgang stor, da vi oppdaget at konserten var flyttet til et lokale et helt annet sted. Været var lettet og vi mistet «utekonsertstemningen».



Men Lars Bremnes leverte førsteklasses inne-musikk og vi vandret etter hvert tilbake til Antares fylt med gode tekster og nydelig musikk i ørene.

Fredagen opprant med sol og fint vær! Vi fikk besøk av skippersøster Gro, og dagen gikk med til fine opplevelser med båtprat, musikk og hyggelige møter. I løpet av formiddagen ble Antares inntatt av yrende badeengler mellom tre og 13 år fra nærliggende skøyter med høye rekker og dårlige badetrapper.

Badeplattformen vår var ideell for å komme seg uti og opp av vannet. Vi var mange som koste oss med alle barnas iver og gledeshyl, og badingen ble ikke avsluttet før blå lepper og skjelvende kroppar måtte tørkes og frotteres. Kvelden ble avsluttet med konsert med Cecilia Vennersten og påfølgende fest på Antares. Som vanlig, viste klokken at det var langt inn i neste dag før de siste gjestene passerte rekka. Kanskje litt skjevare i skøytene enn da de kom.

Lørdag var det roregatta. Og det var kaivandring med Thomas Bjønnes, der han fortalte om båtenes historie. Thomas var også speaker på defileringen av klassiske motorbåter. Antares deltok, og det var gøy å «vise seg frem» for klappende publikum som stod på kaia og ombord på KNM Alta. Hekkbølgene våre veltet nesten en tilskuerbåt med pent pyntede gjester, men Thomas hadde jo bedt om at vi skulle guffe på! På ettermiddagen hadde vi alle badeenglene tilbake igjen. Koselig! Lørdagskvelden i festivalområdet bød på Gaute Ormåsen med «George Michael Tribute Show». Og der hadde jammen vår sporty konge hadde også minglet seg inn! Han både hilste på festivaldeltagere og overvar deler av konserten. Risør trebåtfestival ble avsluttet denne kvelden med et storslått fyrverkeri.

Søndag morgen og formiddag tok vi avskjed med gamle og nye bekjenskaper, og Antares fortsatte sin ferd videre nordover - sammen med flere skøyteklubb-båter, til Kragerø. Koselig det også!





# Mat: Strandkål

- Ole Larsen -

De siste tiårene har det blitt mer og mer fokus på øko-mat. Kortreist skal den være og svindyr fra økobonden, men så ille behøver det ikke å være for oss som ferdes på sjøen! Vi har mye vi kan plukke og bruke helt gratis - som østers og blåskjell. Når det gjelder grønne «greier» er vi ofte litt mere reserverte, men det er flere vekster som er enkle å lære, og som smaker bedre enn det meste man får kjøpt i butikken. Strandkålen er tema i dette nummeret av skipperposten.

Strandkålen finnes mange steder i strandsonen i Sør-Norge. Jeg plukker den ved Oslofjorden nær Son, har sett bilder av kålen på nettet fra Tromøya ved Arendal, men det er bare å lete. Den liker seg best på steinstrand og kan spises fra de første skuddene om våren, til frøene om sommeren (smaken ligger mellom kål og friske erter) og bladene kan spises fra sommer til høst. På sensommeren er det mange insekter og småkryp som også liker Strandkålen, så da daler kvaliteten noe. Egner seg svært godt som «lompe» og er garantert økologisk og fri for kjemikalier.

Plukk med fornuft! Ikke for mye av hver plante. Da kan de forsvinne.

Denne planten tåler salt, men kan også dyrkes hjemme i hagen. Frøene er normalt lagd for å tåle en røff vinter med sliping av stormer og rullesteiner uten å gå i stykker. Så skal de såes i hagen, må frøkapselen knuses først.



Og som Joke i Pondus ville ha sagt:  
*Til denne retten passer det best med en kald øl !*



# Mat: Bakalao

- fra Wikipedia-

## BAKALAO PÅ NORSK

Retten bakalao består av klippfisk, potet, løk, olivenolje, tomatpuré og hermetisert paprika, pimiento. Det finnes varianter av bakalao med noe varierende ingredienser, for eksempel hvitløk og oliven. Bakalao blir i dag brukt som festrett, selv om den før i tiden var mer som en hverdagsrett å regne. Retten er spesielt utbredt i Møre og Romsdal, og kanskje er **kristiansundere** spesielt godt kjent for å lage retten. Bakalao ble også mye brukt i den norske handelsflåten, og kan klassifiseres som norsk skipskost på 1900-tallet.

Under andre verdenskrig var klippfisk og bakalao krisemat for mange nordmenn. Etter 2. verdenskrig overtok Ålesund rollen som den byen i Norge som produserer mest klippfisk.

I 2004 vedtok Norsk språkråd at formen *bakalao* er tillatt, i tillegg til den opprinnelige formen bacalao.

Dette er tiltak for å verne det norske språk mot utenlandske lånord.



### Ingredienser:

- 1 kg klippfisk, utvannet
- 0,7 kg potet
- 2 stk løk
- 1 stk paprika, rød
- 0,5 stk chili, rød
- 1 dl olivenolje
- 800 g hermetiske tomater, hakket
- 2 ss tomatpuré
- 0,5 dl vann

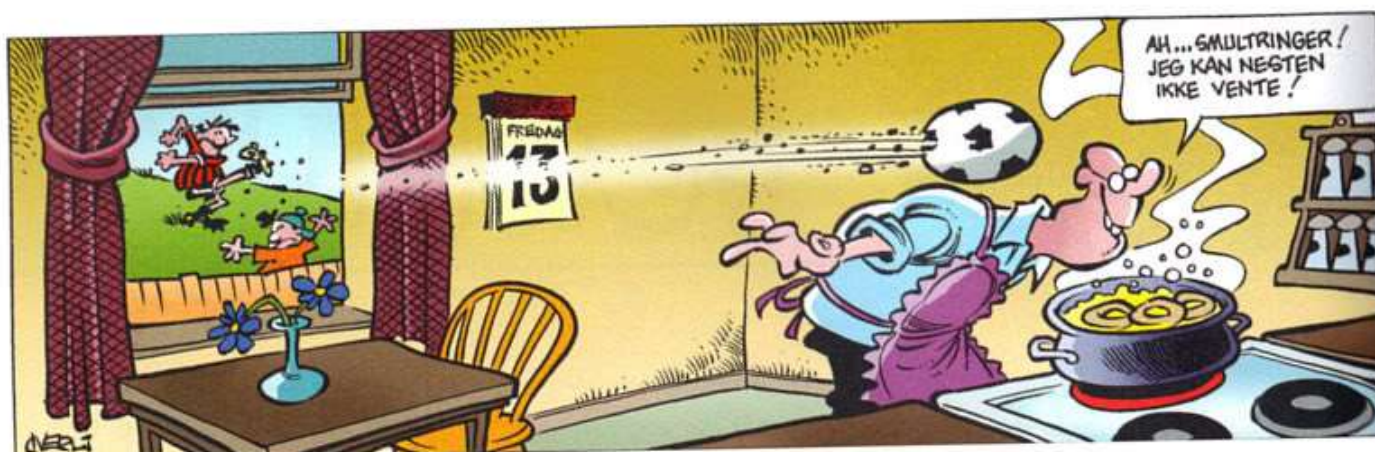
### Framgangsmåte:

- Skjær klippfisk i biter på 3–4 cm.
- Skjær potet, løk og paprika i skiver, og finhakk chili.
- Varm opp olje i en kasserolle.
- Legg klippfisk, potet, løk, paprika, chili og hermetiske tomater lagvis i kasserollen.
- Rør ut tomatpureen i vann og hell den i kasserollen.
- Kok opp, og la stå og småkoke på svak varme ca. 1 time, gjerne lenger. Rist den lett på kasserollen av og til, men ikke rør i bacalaoen.

## BACALAO I DEN LATINSKE VERDEN

Bacalao-retter i latinske land omfatter veldig mange flere retter enn vår norske bacalao, og på norsk ville vi bruke betegnelsen *klippfisk-retter*. I Italia brukes ordet bacalao (*baccalà*) også om retter laget av tørrfisk.

Og som Jokke i Pondus ville ha sagt: *Til denne retten passer det best med en kald øl!*



# Navigasjon

- fra seilmagasinet.no oktober 2017 -

## Nytt symbol i sjøkartene

Med innføring av nye sjømerker, kommer det også nye symboler, men ikke alle kartprodusentene henger med.

Fleres steder langs kysten er det satt opp hurtigbåtmerkene med indirekte lys, såkalt **HIB**, og flere skal det bli.

Disse merkene vil på sikt erstatte staker og lykter, og skal gjøre navigasjonen enklere, særlig om natten.

Selve lykten er opplyst, noe som skal gjøre det enklere for båtfører å vurdere avstanden i mørket.

Merkesystemet er et resultat av Sea Cat-ulykken i Gulen i 1991. Lyssignalene fra lyktene var på den tiden ikke tilpasset katamaranens høye hastighet.

Disse HIB-merkene kommer i to størrelser, den minste som erstatning for ulike staker. 48 slike ble i vinter satt ut i Oslofjorden.

### Mangler symbol

I kartverkets «Symboler og forkortelser i norske sjøkart» fra 2013 har slike HIB-er fått et symbol, men det tar lang tid før dette er oppdatert i kartgrunlaget fritidsbåter benytter. Disse merkene er sære for Norge, og det gjør at det tar ekstra lang tid for de internasjonale kartprodusentene å legge inn disse symbolene.

### Kart

HIB er markert tydelig i Embark, - mindre tydelig i kartetne til Gule Sider, men ikke i det hele tatt på Navionics.

### Ser ut som staker med lys

Vanligvis vises HIB som store, grønne og rød staker med lys, men etter sommeren har Embark gjort som Gule Sider og markert HIB med en gul glorie, etter Kartverkets retningslinjer. Dette er et symbol på merkets indirekte belysning.

De store HIB-merkene er nummeret, men disse

numrene er ikke ført inn i kartene. Nummeret er satt i stigende rekkefølge inn mot en havn. Oddetall skal du ha på styrbord og partall på babord. Hele tall, 10, 20 og så videre er satt av til sektorlykter.

Alle sjømerkene har et offisielt navn, men nummeret blir ikke ført opp i kartet, til tross for at Hansen ser verdien av det.

Det nye symbolet er for lengst på plass i proffe ECDIS-kart. Sjekk hva du har, og husk å oppgrader kartene.





# Nest sist

DUNK, DUNK LANGS NORSKEKYSTEN 2:

## Gamle båtmotorer selger godt

Norsk Fiskeværsmuseum på Å i Lofoten har fått suksess med gamle motorlyder på plate. Platen selger til og med bedre enn kjente artister.

En nordlending hadde kjøpt seg ny fiskeskøyte, og etter den første langturen ville mannskapet hans, vite om han var fornøgd med kjøpet. Å, æ`veit ikkje, sa han. Ho e` akkurat som kjerringa, dyr i drift, kvass i kjeften og tung i ræva. Men æ` trur ho e` pålitele som eit salmevers!



Utrangert eller strukturert Båti ?

Gamle Marta kjørte rundt på aldershjemmet i rullestol, tutet og lagde billyder. Hans stopper fruene: "Førekort takk", sier han, hun gir han en gammel kassalapp. "Greit, kjør videre". Neste gang må hun vise vognkort, og gir han en serviett. "Ok, kjør videre". 3. gangen hun kommer, springer Hans frem, splitter naken med en megastor reising. Gamlemor bråstopper og utbryter med et smil av glede: "ÅÅh...Promillekontroll!"

### NMSK på Facebook

er den raskeste veien til siste informasjon om Norsk motorskløyteklubb

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

To vennepar satt og spilte kort. Gunnar mistet et kort på gulvet. Da han bøyd seg ned for å plukke det opp, merket han at Anders sin kone, Vera, ikke hadde truse på seg.

Senere da Gunnar gikk ut på kjøkkenet for å hente forfriskninger fulgte Vera etter og spurte: " Så du noe under bordet som du likte?" Gunnar måtte innrømme: " Hm, ja det gjorde jeg". Hun sa " Du kan få det, men det koster deg 1000 kr". Gunnar indikerte raskt at han var interessert. Hun foreslo at ettersom Anders jobbet på fredags ettermiddager og Gunnar ikke gjorde det, kunne han komme innom ved totiden.

Fredag kom, og Gunnar gjorde som de var blitt enige om, betalte 1000 kr, hadde sex en liten time, og gikk. Anders kom hjem i 18 tiden og spurte sin kone om Gunnar kom innom på ettermiddagen. Helt overrasket av spørsmålet svarte Vera, "Ja, han kom innom et par minutter!" Anders: " Ga han deg 1000 kr?" Vera, som nå trodde at Anders visste alt, svarte nedtrykt " Ja, han ga meg 1000 kr...."

" Bra" sa Anders " Gunnar kom forbi kontoret i morges og lånte 1000 kr av meg, og sa han skulle komme innom oss i ettermiddag og betale tilbake pengene. Det er deilig og ha venner man kan stole på!"

### 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

- Fredag 10. november 2017
- Lørdag 18. november 2017
- Lørdag 3. mars 2018

- Fredagspils på Styrhuset
- Sildebord på Styrhuset
- Årsmøte og -fest

# STYRE OG STELL

## NMSK styre 2017-2018:

Styreleder:	Knut Holt-Larsen	tlf 92615638, e-post <a href="mailto:kholth-l@online.no">kholth-l@online.no</a>
Kasserer:	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	Stian Reksten	tlf 91840701, e-post <a href="mailto:stian.reksten@online.no">stian.reksten@online.no</a>
Styremedlem	Oddgeir Rudningen	tlf 48154707, e-post <a href="mailto:oddgeir65@hotmail.com">oddgeir65@hotmail.com</a>
Styremedlem	Hanne Syrstad	tlf 45293500, e-post <a href="mailto:hanne.syrstad@gmail.com">hanne.syrstad@gmail.com</a>
Styremedlem	Eli Nilsen	tlf 41652779, e-post <a href="mailto:eli-nil@live.no">eli-nil@live.no</a>



*Det er en meditativ nytelse å betrakte vegetasjonens rolige bevegelser i fjæra en stille sommerdag!*



**NORSK MOTORSKØYTEKLUBB**

Drammensveien 208, 0277 Oslo

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