



SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Januar 2023

Utgave nr. 116
Opplag 400

NORSK MOTORSKØYTEKLUBB:
"Unike fartøyer"



www.nmsk.no



SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



Redaktør Arnulf Wibe
arnulf.wibe@online.no

Forsidebildet: Mange NMSK-medlemsbåter var samlet på Forbundet Kystens landsstevne 2022, på Bragdøya.

Foto: Arnulf

Innhold

- s 3 Formannens hjørne
- s 4-7 NMSK regionalt
- s 8-9 Oslo Maritime Kulturhavn (OMK)
- s 10-11 Navigasjon
- s 12-13 Trebåter og treskips anatomi
- s 14 Gamle norske båtmotorar
- s 15 Hopp mann, hopp!
- s 16-17 Midtsidebåt: MK UTVÆR
- s 18-19 MK ORIENT
- s 20 Jakta på den neste båten
- s 21 Groe på propellen
- s 22-26 «Kurs mot Danmark»
- s 27 NMSK medlemstur 2023 til Skagen
- s 28 NMSK årsmøte og –fest i 2023
- s 29 Nye medlemsbåter i NMSK
- s 30 Profilering av NMSK
- s 31 Nest sist
- s 32 Styre og stell

**Redaktøren
anmoder om
avløsning.**

**Overlapping til ny
redaktør loves.**
(«Jeg har stått for
utgivelsen av 43
utgaver av
Skipperposten,
gjennom 15 år, og
helsa har dessverre
gitt meg varsel om
at det nå er på tide
å trappe ned på
tidkrevende
«PC-arbeid».)

Formannens hjørne

Det går mot jul, men før den tid kommer solsnu og alle båtglade sjeler teller ned mot ny båtsesong. For enkelte varer båtsesongen hele året, mens andre pakker inn og venter på lysere dager. For min egen del blir det noen få måneder under presenning nå, med puss og vedlikehold så skuta blir like fin neste sesong. Jeg har valgt det selv, men lengselen etter å kaste trossene på land og bakke ut fra kai er et nært tilstedeværende savn som nok varer helt til duken tas av igjen og nye båtturer blir virkelighet.

I fjor vinter arrangerte NMSK vintertur til Skagen, og *Maskinrummet* til storfiskeren Henning Kjeldsen. Det var en så ubetinget suksess at vi arrangerer samme turen på nytt, 24.-26.mars 2023. Les mer lenger ut i Skipperposten og ikke gå glipp av denne supre opplevelsen.

NMSKs årsmøte er berammet den 4.mars, og Skur 28 på Akershuskaia i Oslo er allerede booket. Mer info om dette finner du også lenger ut i Skipperposten.

Skipperposten, dette kjærkomne medlemsbladet til Norsk Motorskøyteklubb, har i mange år hatt samme redaktør. Arnulf Wibe har gjort en formidabel jobb med bladet, men nå er tiden moden for å finne en eller flere som kan ta over redaksjonsjobben. Skipperposten er et viktig organ for klubben, som binder medlemmer sammen fra mange deler av landet, og som havner i bokhyllen om bord i mange av klubbens fartøyer. Redaktørjobben går i grove trekk ut på å designe/sette sammen Skipperposten digitalt, samt være ansvarlig for å samle inn stoff fra medlemmer og andre som bidrar. Redaktøren eller redaksjonen vil få hjelp av resten av styret, men vi trenger sårt en eller flere som har lyst til å ta denne viktige og morsomme jobben. Jeg oppfordrer derfor *DEG* til å ta kontakt med Arnulf eller styret på post@nmsk.no i dag, hvis du har lyst til å bidra med litt eller mye til bladet.

Neste sommersesong byr som vanlig på mange ulike treff og festeligheter, og etter 2 år med korona og årets post-korona etterslep legger styret opp til ambisiøse planer til neste år. Dette og mer til vil vi komme tilbake til på nyåret. Fellesskapet i klubben skal få nyte godt av økt treff frekvens i det kommende året.

Julefreden virker foreløpig langt unna, men all erfaring tilsier at den kommer sigende etter hvert også dette året. Savnet etter de som er gått ut av tiden er også noe som presser seg enda mer på rundt høytider. Min kjære pappa, opphavet til min egen båtgalenskap, er en av de som i år satte seil for siste gang. Da er det god trøst i å fortsette og dyrke vår felles båtinteresse.

Kjære medlemmer av Motorskøyteklubben; jeg vil med dette ønske dere en riktig god juletid og håper vi treffes på sjø eller land i det nye året. Snart vil også vår nye nettside lanseres, og da blir det lettere for de av klubbens medlemmer som ikke er på facebook å følge oss videre.

Ship O'hoi, Thomas Nicolai Bjønness



NMSK regionalt



Vestland og Rogaland

Hans Petter Fønnes har delt en lenke.
7. desember 2022 kl. 14:48



FINN.NO
Kutter
M/K Orient vurderes solgt. Grunnet overgang til ny båt, vurderes Orient for salg. Bå

Ingunn Søvold Sørensen er her: Urangsvåg.
31. desember 2022 kl. 13:22 · Bømlo, Hordaland

Med 5,5 grader i sjøen vil eg ønske alle eit godt nyttår

Chris Martin Erstad
21. november 2022

Mitt prosjekt

Basbåten som har hørt til Malmen H-83-S har fått seg ein runde med nytt treverk og motor. Dette er ein Henrik J. Askvik og sønner båt. I dag heiter firmaet Askeladden. Du kan lese historien om firmaet her:

<https://www.batmagasinet.no/historien-om-askeladden/168259...> Se mer



Arvid Heggøy har delt et innlegg.
16. desember 2022 kl. 18:06



Terje Bergsagel
28. november 2022

Margit klar for desember og julefeiring



Kjell Birger Sønstabø
29. november 2022

Ukjent skøyte tatt tidlig 50 tallet

Er det noen som kjenner til hvilke skøyte dette er? Den ser ikke ut til å være fiskeriregistrert. Bilde tatt omlag 1951-52 ved A/S Stord da AURE var ferdig bygget. Kan det være en skøyte som A/S Stord eiet?

NMSK regionalt

Møre, Romsdal, Trøndelag, Nord-Norge

Perry Magne Ullaland
30. oktober kl. 15:52 · 🌐

Dagens søndagstur med Fruholmen gikk til Sunnmøre Kyslag og løftet flytebygge landgangen på kaia for sesongen. Rakk også å bunkre noen liter på Bunkeroil, men prisen er drøy, 20,87. Når får vi båtfolk dieselpris som ikke skremmer oss vekk fra startnøkkelen?



Norsk Motorskøyteklubb (NMSK)

Lånt fra «Fjordabåter, Kystruter og ferger». Er ikke dette deres Samaritan Anne Myklebust Juliebø og Rolf Juliebø

19:40

facebook

👍 LIKER 💬 KOMMENTARER 📷 DEL

Fjordabåter, Kystruter og Ferger
Asle Grimen · 6 t · 🌐

'Båten som nesten aldri ble bygd..men endelig etter 6-7 år med div.fram og tilbake,ble AB "Samaritan" levert fra S.Førde& co Ålesund som Norges første Ambulansebåt,bygget til formålet til Ålesund Røde Kors.Båten var på 36 fot med 2x225 hk GM. Foto Ålesund Røde kors 1951.Videre forløp ukjent.



👍 40 💬 6 kommentarer



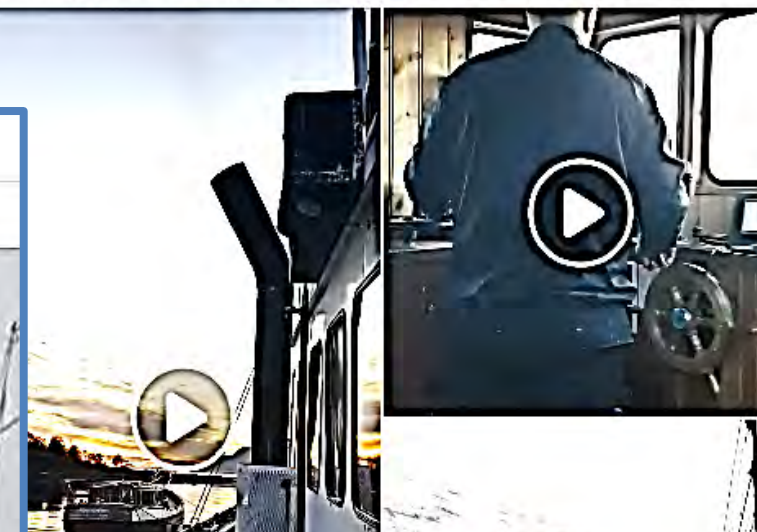
Jarle Erlingsen er her: Tromsø Harbour.
10. oktober · Tromsø, Troms · 🌐

Og jaggu fikk jeg omvisning også 😊



Erling Blindheimsvik
22. oktober kl. 00:01 · 🌐

Då e nye eiere av Neptun Romsdal Kystslag snart klar for avgang Molde



Eivind Brimsø har delt en lenke.
2. oktober · 🌐

Sildholm, ble ikke denne solgt for noen få måneder siden? Ser jo flott ut da, noen som kjenner fartøyet?



FINN.NO

Skøyte Mørekutter

Flott og velholdt Mørekutter innredet til turbåt av Ornes båtbyggeri i 2007, skiftet hud på begge sider samme sted i 2019. Slippet årlig de siste 23 år, sist i mai i år. To bad, ett med dusj, Stor bysse med romslig sittegruppe, generator, kubola fyrkjel med radiatorer i...

NMSK regionalt

Agder-Telemark-Vestfold



Thomas Nicolai Bjonness har delt et innlegg.
Administrator · 23. september ·

Polarulv (NMSK medlem) deltok for 10ende gang som hjelpeskip på Limfjorden Rundt, en kappseilas for eldre bruksfartøy.



Björg Lamark



Torolf Stenersen
26. desember 2022 kl. 13:03 ·

Ville bare ønske god romjul. Under sort hvit bilde står det at de klarte seg trygt i havn. Og bilde fra styrhuset er ikke fra Ruth, men noe å strekke seg etter? Dette ble romjulen fra helvete. 40 i feber(nesten), halsbrand, og null smak til å nyte alle godsakene. (Ikke Corona). Kos dere som kan 🍷🍷🍷



Ola Ulsteen
16. oktober kl. 23:00 ·

Blindleias sightseeingskøyte "Øya" er til salgs sjekk finnkode 274222524.



Dagfinn Tollefsen Riseplass
12. oktober kl. 12:00 ·

Siste havn for Vestvarden.
Denne ex. frakteskipet sank ved kai i Grimstad nylig.
1 hund innesperret på lugar druknet 😞.
Eier hadde kjøpt båten i Bergen og tok en tur til Hanstholm. På vei hjem til Kristiansand sank den ved kai i Grimstad. Dramatisk da eier måtte redde av dykker da han prøvde å få ut hunden.



Thomas Nicolai Bjonness
Administrator · 1

Tre vakre fartøy på høstferie, Polarulv, Gamle Øksnesværing og Utvær.



NMSK regionalt

Viken



Kjartan Fønsteli har delt en lenke.

16. oktober kl. 11:45 · 🌐

<https://www.f-b.no/viken-anbefaler.../s/5-59-2748919>



F-B.NO

(+) Viken anbefaler fartøyvernssenter på Isegran – men kommunen må ta 40 prosent av reinnåen



Raul F. Sales

6 d · 🌐

...

Er den her i klubben? Bilde er tatt i Faro, Algarve, Portugal i dag, 28.12.22.



Det er mulig å ta støtte fra Kulturminnerondet!!!



Simen Bjørgen i Kulturminnefondet

28. september · 🌐

Arbeidet på Peder W er nå ferdig. Her er det gjennomført et stort istandsetningsarbeid med høy egeninnsats. Sluttresultatet er kjempebra. Du kan også søke støtte til ditt kulturmiljø på kulturminnefondet.no #kystkultur #frivilliginnsats #vermgjennombruk

MiA-Museene i Akershus ser seg nødt til å avhende fiskefartøyet Ternen (LM 9544/A 9 F). Vi har til nå kontaktet aktuelle aktører i Oslofjordområdet (bl.a. kystlag og museer), men utvider nå søket vårt siden vi til nå ikke har funnet aktuelle eiere. Del gjerne videre i deres region/nettverk.

«Ternen» er et kravellbygget trefartøy på 12,69 meter. Ternen er bl.a. brukt som reketråler i Oslofjorden, og ble bygget i årene 1944 og 1945 ved Rød Båtbyggeri på Onsø... Se mer



Kjartan Fønsteli er her: Oslo Maritime Kulturhavn.

1. oktober · 🌐

...

Norsk Motorskøyteklubb er medlem av Oslo Maritime kulturhavn (OMK) sammen med Norsk Veteranskipssklubb, Seilskøyteklubben Colin Acher, Norsk Veteranredningsskøyte forening, KFUM Oslo sjøkorps, Kystlaget Viken og Fartøylaget KNM Alta. OMK disponerer drøye 200 meter brygge innerst ved Akershuskaia. Samt Skur 28 og 29. For medlemmer koster det 150 kr døgnet å ligge her med tilgang på strøm, vann og WC. I Skur 28 er det forsamlingslokale med kjøkken som vi får leie. Og, i Skur 29 e... Se mer



+8

Oslo Maritime Kulturhavn (OMK)

Oslo Maritime Kulturhavn (OMK) ble stiftet i 1994, organisert som en forening, med formål å arbeide for opprettelsen av en museumshavn for bevaringsverdige fartøyer, og et senter for det maritime vernearbeidet i Oslo.

Norsk Motorskøyteklubb er medlem av Oslo Maritime kulturhavn!

... sammen med Norsk Veteransklubb, Seilskøyteklubben Colin Archer, Den Norsk Veteranredningskøyte forening, KFUM Oslo sjøkorps, Kystlaget Viken og Fartøylaget KNM Alta.

OMK disponerer drøye 200 meter brygge innerst ved Akershuskaia, samt Skur 28 og 29.

For medlemmer av NMSK koster det kr 150 pr døgn å ligge her med tilgang på strøm, vann og WC når det er ledig plass eller når du har avtalt med OMK havnesjef (Kjartan) om å ligge utenpå et av fartøyene der.

I Skur 28 er det forsamlingslokale med kjøkken som vi får leie. Og, i Skur 29 er det snekkerverksted som er tilgjengelig for alle medlemmene. Du kan komme og fikse småting når du vil. I tillegg kan du gjøre større arbeidet som restaurering av mindre båter, tilskjæring av hudbord, bygge mast mm. Det er fri tilgang på faststående verktøy. Håndverktøy må man ta med selv. Hvis man skal holde på over lengre tid er det anledning til å ha skap med eget verktøy i skuret. Ta gjerne kontakt med styremedlem Kjartan Fønsteli på 915 48 909 hvis du vil ligge midt Oslo sentrum og ha tilgang på verksted, eller bare være på besøk i hovedstaden. ***Fartøyer med fast plass i havna:***

DS Børøysund ble bygget i 1908 som kombinert slepe- og rutedampskip Odin, men senere bygget som lokalruteskip Skjergar og seilte i årene 1925-1960 som Børøysund for Vesteraalens Dampskibsselskap. Norsk Veteransklubb sikret seg skipet for bevaring i 1969. Er oppført på Riksantikvarens liste over verneverdige fartøyer.



M314 ALTA. Minesveiper, bygget i Maine, USA, i 1953. Seilte i flere år under amerikansk flagg og belgisk flagg, før båten ble overført til den norske marinen i 1966. Alta var en av i alt ti fartøyer av Sauda-klassen, fem bygget i USA og fem på lisens i Norge etter de samme tegningene. Eier: Forsvarmuseet. Driftes av Fartøylaget KNM Alta.



DS Styrbjørn, dampbåt bygget i Göteborg i 1910. Var en gang Skandinavias største og sterkeste slepebåt. Norsk Veteranskipsklub kjøpte båten i 1979. I over 30 år er båten blitt restaurert av klubbens medlemmer på dugnadsbasis og finansiering fra Riksantikvaren. Båten har original kullfyrt kjele og original dampmaskin. Styrbjørn står idag på Riksantikvarens liste over verneverdige skip.



S/Y Mohawk II, ex. Sylvia. Bermudarigget ketch. Bygd som lystbåt av Stow & Son, Shoreham at Sea i 1904. I 1953 ble Mohawk II kjøpt av Oslo KFUM Sjøkorps som siden har brukt båten aktivt til opplæring og tokt for barn unge. Ble rent i senk i Nederland i 2004, har blitt restaurert på Maritime Center Fredrikstad og ble sjø satt sommeren 2010. Båten står på Riksantikvarens liste over verneverdige fartøyer.



Fra Akershusstevnet i 2022:



Kjartan Fønsteli

3. september 2022 · 🌐

Kjempetrivelig åpning og flott gjennomført første dag av Akershusstevnet 2022. Stevnet var den offisielle åpningen av årets kulturminnedager i Norge. Ordfører i Oslo, Marianne Borgen og generalsekretær i Kulturminneforbundet, Toril Skjetne holdt åpningstalene. Takk til alle dere som har tatt dere bryet med å komme inn til Oslo med båter. Tusen mange takk til Rolf Nordby i Norsk Veteranskipsklubb, Jan Frederik Flock, Arnulf Wibe og Tor Ivar Volla for en overordentlig innsats for å dra dette i land! Stevnet er åpent til fire i morgen!



OSLO MARITIME KULTURHAVN & OSLO KULTURARVNETTVERK
INVITERER TIL

AKERSHUSSTEVNET
2. & 3. 2023 **SEPT.**

Navigasjon

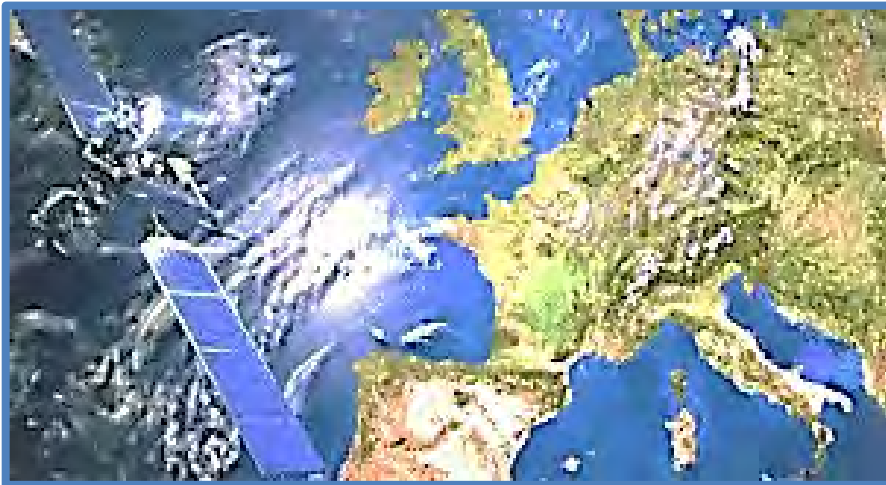
- fra galileognss-eu -



Galileo er et system for satellitnavigasjon som etableres av Den europeiske union (EU) og Den europeiske romfartsorganisasjon.

Systemet er ment som et alternativ til det militære og amerikansk-kontrollerte Global Positioning System (GPS) og det russiske GLONASS. Systemet ble gjort tilgjengelig for almenheten fra desember 2016 og var da basert på 18 satellitter. Et system med 26 satellitter ble ferdig utbygd i 2020.

Kun EUs medlemsland får tilgang til det krypterte, avlyttingssikre signalet.

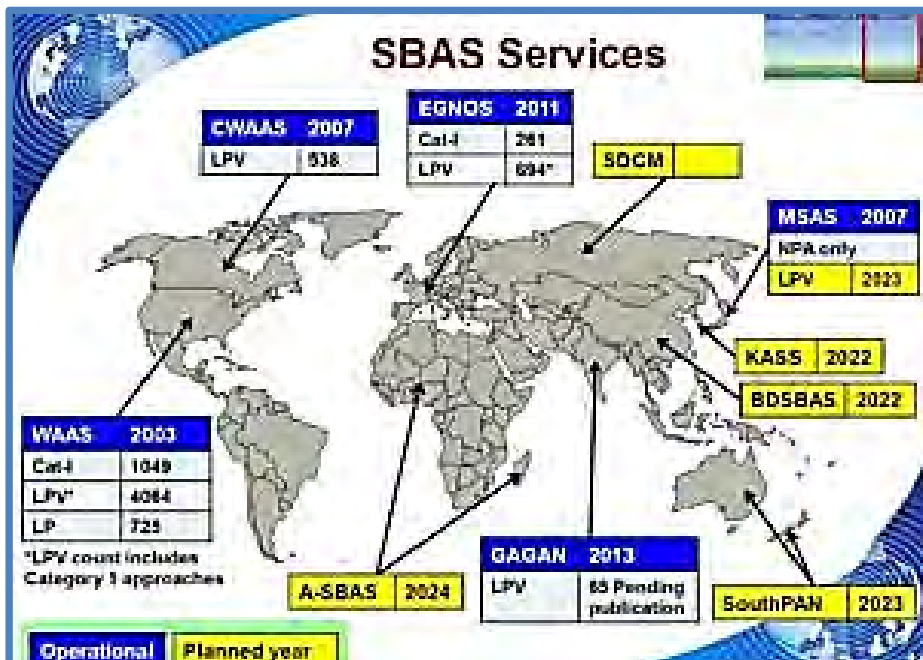


Med 26 satellitter i bane og mer enn to milliarder mottakere i bruk, har Europas Galileo satellitnavigasjonssystem gjort en massiv innvirkning. Men kontinentet vårt har et annet navigasjonssystem som har levert livssikkerhetstjenester i ti år nå – sjansen er stor for at du har nytte av det uten å merke det.

Navnet er EGNOS, European Geostationary Navigation Overlay Service. Sender signaler fra en duo av

satellittranspondere i geostasjonær bane, gir EGNOS ekstra presisjon til amerikanske GPS-signaler – og leverer en gjennomsnittlig presisjon på 1,5 meter over europeisk territorium, en tidoblet forbedring i forhold til ikke-forsterkede signaler i verste fall – og også bekreftelse på deres 'integritet' – eller pålitelighet – gjennom ytterligere meldinger som identifiserer eventuelle gjenværende feil.

Mens den åpne tjenesten har vært i generell drift siden 2009, startet EGNOS sin EU-garanterte livssikkerhetstjeneste i mars 2011.



ESA utformet EGNOS som den europeiske ekvivalenten til det amerikanske WAAS, Wide Area Augmentation System, i tett samarbeid med det europeiske lufttrafikkstyringsbyrået Eurocontrol, og overførte det til det europeiske GNSS-byrået, GSA, for å kjøre operativt.

Først og fremst er hovedkunden fly. Se for deg et rutefly som kommer til land ved Charles de Gaulle, eller en annen stor europeisk flyplass, i dårlig vær. Pilotene kan ikke se rullebanen gjennom skyer og regn, men uten å

Trenger noen veiledning fra bakken kan de fortsatt trygt gå ned helt ned til bare 60 meters høyde før de trenger å få visuell kontakt med asfalten – takket være EGNOS.

Frankrikes Pau Pyrénées lufthavn var den første flyplassen som brukte EGNOS, 17. mars 2011. I dag bruker mer enn 385 flyplasser og helipader og 60 flyselskaper over hele Europa i dag slike EGNOS-baserte LPV-200-tilnærminger, forkortelse for 'Localizer Performance with Vertical guidance – 200 ft (60 m)'. Den fritt tilgjengelige EGNOS-tjenesten krever ikke noe bakkeutstyr overhead, og erstatter radioveiledningen som sendes oppover av tradisjonell CAT I Instrument Landing System (ILS)-infrastruktur uten reduksjon i ytelse.

EGNOS betjener droner

Etter å ha ledet hundretusenvise av passasjerer trygt ned i løpet av det siste tiåret – og mye ansatt i tilleggssektorer som maritim navigasjon – blir EGNOS nå sett på som muliggjøreren for mindre luftfartøyer som gjør sikker bruk av luftrommet, i form av autonome droner.

GSA har støttet en rekke forsøk med 'fjernstyrte flysystemer' utstyrt med EGNOS så vel som Galileo gjennom sitt EGNSS4RPAS-prosjekt. Anslaget er at bemannede fly vil være langt undertall i vår himmel av alle typer automatiserte luftfartøyer, ansatt for alt fra vær- og miljøovervåking til personlig tilpassede leveringstjenester.



Den tradisjonelle personbaserte tradisjonelle flykontrollmodellen må utvikles for å imøtekomme et slikt skifte, basert på automatisert overvåking, trafikkstyring og kollisjonsunngåelse. Denne svært automatiserte versjonen av lufttrafikk kontroll kalles «U-space» .

EGNOS sin livssikkerhetstjeneste blir sett på som avgjørende for å få dette til, og beveger seg fra dagens situasjon der droner er begrenset til spesifikke luftkorridorer og siktlinjeoperasjoner for å la dem streife fritt, men trygt i travle luftrom og bebygde områder.

"Hele ideen bak EGNOS sin livssikkerhet har vært å gjøre satellittnavigasjon tilstrekkelig pålitelig for enhver form for bruk," forklarer Didier Flament, som leder ESAs EGNOS-team. "Etter ti år med feilfri drift blir nye applikasjoner tydelige: droneflyging er ett eksempel, og EGNOS blir også evaluert for togposisjonering så vel som assistert og autonom bilkjøring."

Ny generasjon tjenester

ESA beholder ansvaret for systemets fremtidige utvikling, og i midten av dette tiåret bør debuten av sin nye generasjon, kjent som ' EGNOS v3 ' .

Didier legger til: «Selv om det nåværende systemet bare fungerer med enkeltfrekvens GPS-signaler, vil EGNOS v3 operere på en multi-frekvens, multi-konstellasjon basis, i stand til å forsterke alle tilgjengelige satellittsignaler i både L1 og L5 bånd, inkludert Galileo. Resultatet vil være langt forbedret ytelse og pålitelighet.

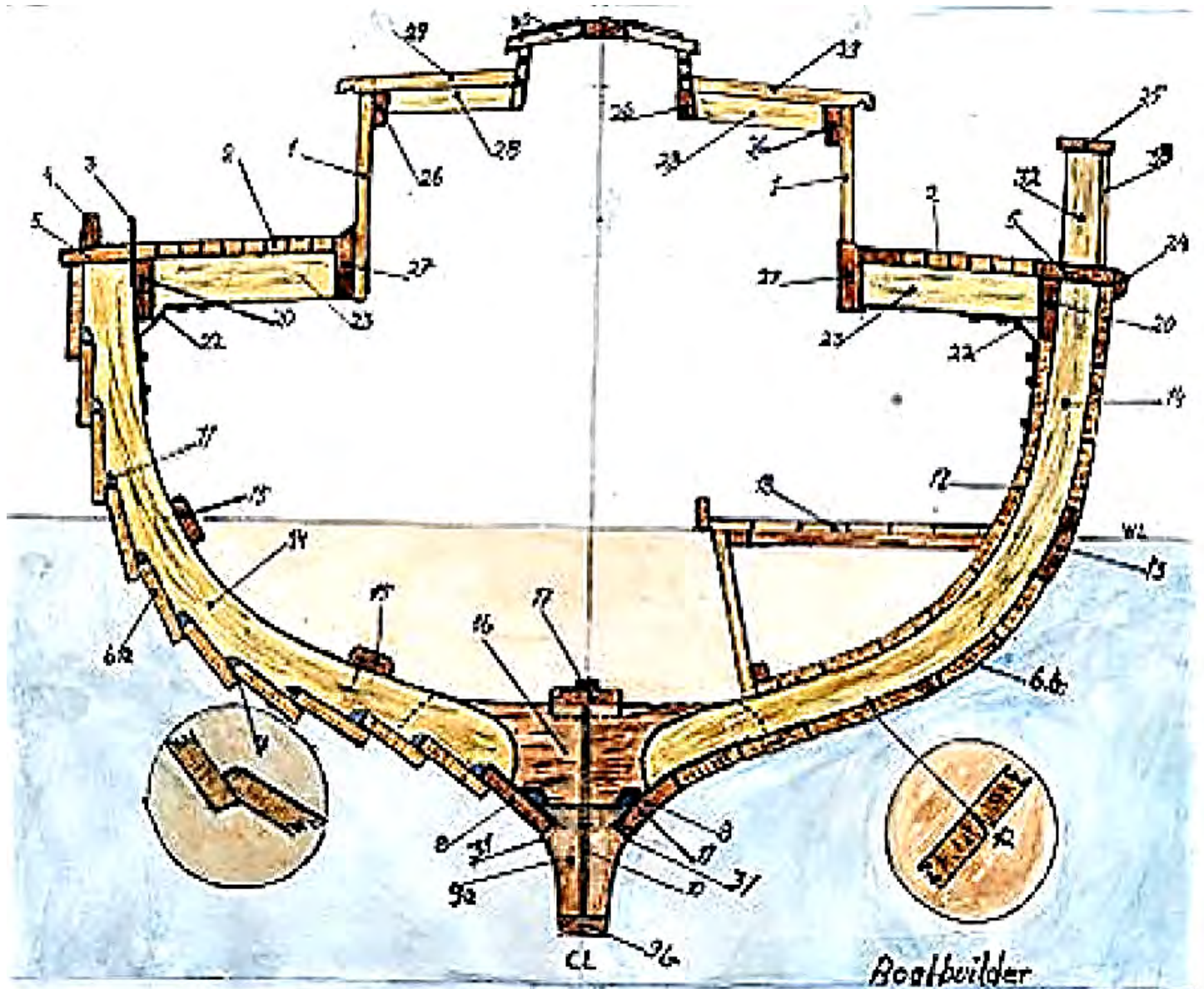
"I tillegg jobber vi med utviklere av andre satellittbaserte utvidelsessystemer over hele verden for å sikre at de forblir fullt interoperable, slik at for eksempel EGNOS-utstyrte fly kan fly mellom kontinenter på en sømløs basis. Slik interoperabilitet kombinert med ankomsten av de andre SBAS-systemene under utvikling i andre regioner vil føre til en kvasi-global verdensomspennende livssikkerhetsdekning i år 2030."



Trebåter og treskips anatomi

- Fra [https://no.wikipedia.org/w/index.php?title=Trebåter og treskips anatomi&oldid=20151513](https://no.wikipedia.org/w/index.php?title=Trebåter_og_treskips_anatomi&oldid=20151513)

En trebåt eller et treskips skrog og dekk består av et system av detaljer i tre som samvirker med hverandre for å ha en optimal styrke langs og tvers. Treemner kan varieres i omfatning og utførelse avhengig av størrelse og bruksområde for en trebåt eller et treskip. Ved byggingen av større skip er det nødvendig med omfattende forsterkninger i skroget langs og tvers eller mellom ulike dekk. Det kan også være nødvendig med diagonale forsterkninger.



1 Ruffside.

2 Dekk er båtens øvre horisontale avslutning.

3 Røstjern er for å feste vantene med skroget eller mastens stag.

5 Skandekk er den ytterste planken i dekket

6 a Klinkbordlegning

6 b Kravellbordlegning

- 8 **Kjølbord** er den første bordgangen fra kjølen.
- 9 a **Kjøl** forbinder forstevn og akterstevn.
- 9 b **Slitekjøl** eller stråkjøl for beskyttelse mot slitasje.
- 10 **Kjølbolt**, bolt som forbinder kjøl, spant og kjølsvin.
- 12 **Nater** er fals (mellomrom) mellom to planker, som fortettes ved **kalfatring**
- 13 **Barkholt** er en bordgang med tykkere eller grovere dimensjon i vannlinjen på kravellbygde fartøy.
- 14 **Spant** er båtens tverrgående «**ribber**».
- 16 **Bunnstokk** er tømmerstykker festet til bunnen over kjølen, som forbinder båtens sider sammen med spantene.
- 17 **Kjølsvin** eller kjølsvinsplanke er en langsgående forsterkning som ligger ovenpå bunnstokker, masten kan plasseres på kjølsvinet.
- 18 **Køye** er båtens soveplass.
- 19 **Garnering** er fartøyets innerkledning, på innsiden av spantene eller annetsteds.
- 20 **Bjelkeveger**, innvendig langskips planke som feste for bjelkeendene under dekket.
- 21 **Spunningen**, en fals i kjøl, stevn og akterstevn for å feste hudplankene.
- 22 **Kne** er en forsterkning mellom spant og dekkbjelker, kan være av tre eller jern.
- 22 **Kne** er en forsterkning mellom spant og dekkbjelker, kan være av tre eller jern.
- 23 **Dekksbjelke** som forbinder skrogets sider
- 24 **Sudband** eller avviserlist, ofte skodd med metall.
- 25 **Reling** er den øvre delen av en båt eller fartøy.
- 28 **Ruffbjelke** er bjelkene som rufftaket hviler på.
- 29 Rufftak er taket over en båts **ruff**
- 30 En **lukke** med glass for lys og ventilasjon.
- 32 Bredgangstøtter som kan være forlengninger av spantene over dekket.
- 33 **Bredgang** er ytterkledningen mellom balkholtene og råholtet

WESTSYSTEM

Bok "Rep. og restaurering trebåt"

Alt du trenger å vite om reparasjon og restaurering av trebåter. Hvordan forbedre utseende, redusere vedlikeholdet og samtidig forlenge levetiden på din båt. Hvordan reparere råteskader, spantverk, skrog m/mer. Legging av dekk. Om overflatebehandling, utstyrmontering etc. Proppfull av skisser og tegninger. Norsk tekst.

Antall sider: 80

Reparasjon og Restaurering av Trebåter

En veiledning i å reparere trebåter, forbedre utseendet, redusere vedlikeholdet og forlenge levetiden med WEST SYSTEM Brand epoxy.



Innhold

Kapitel 1	Innroduksjon Vurdering av mulighetene for reparasjon eller restaurering med WEST SYSTEM epoxy	1
Kapitel 2	Vurdering av båtens tilstand En vurdering av eventuell redusert stabilitet i skroget, omfang av råteskader og forberedende arbeider	2
Kapitel 3	Standard teknikker Hvordan bruke WEST SYSTEM produkter sikkert og effektivt	3
Kapitel 4	Lokalisering av råteskader Reparasjon av mindre områder angrepet av råte	4
Kapitel 5	Reparasjon av spantverk Reparasjon av spant, bjelker, stevner, bjelkeveier, og kjøl	5
Kapitel 6	Reparasjon av skrog og dekk Reparasjon av forskjellige typer bordkledning, kravellbygde båter, klinkbygde, kryssfiner og limt finer	6
Kapitel 7	Beslag Montering av beslag/skruer og bolter for å øke styrken og hindre vann-inntrengning	7
Kapitel 8	Overflatebehandling med epoxy og vedlikehold Beskyttelse mot UV-stråling, puss og vedlikehold av trebåter	8
Appendix A	Innkjøpsveiledning og fysiske egenskaper for WEST SYSTEM epoxy	A
Appendix B	Data for forskjellige tresorter	
Appendix C	Nødvendig verktøy	
Appendix D	Forslag til ytterligere løsning	

Gamle norske båtmotorar

- Robert Voldnes -

Dei fleste som har interesse for eldre båtar, slik som vi som er med her i NMSK har nok eit visst forhold til gamle båtmotorar. Enkelte av oss er nok meir begeistra enn andre, og har stor sans for slike, medan dei fleste helst vil ha ein meir driftsvennleg og sikker motor i sitt fartøy.

Men det å ha ein eldre motor fører ofte til at ein vert interessert i historikken bak motoren, fabrikat, type, årstal osv.

Sjølv har eg hatt og vore borti ein del slike motorar eller «maskiner» som ein helst bør seie. Har eigd båtar med Brunvoll og Hjelseth td.

Alle over ein viss alder har nok høyrte om Wichmann, Union, Volda og Brunvoll, truleg dei mest kjende av dei gamle og noko større skipsmotorane, medan for mindre båtmotorar er nok Sabb, Marna, FM og Sleipner dei mest kjende.

Det er og nok slik at dette vil kunne vere med geografisk variasjon. Er det slik at båteigarar har meir kjennskap til motorar produsert i nærområda? eg veit ikkje, men det eg veit er at der enkelte føregangsmenn sverga til ein type motor vart det ofte til at fleire andre ville ha det same.

Forhandlarnettet vart vel og bra utbygd etter kvart - slik at til dømes (td.) her på Sunnmøre som eg bur var fiskarane mest interesserte i Marna bensinmotorar i basbåtar og notbåtar på 1950 talet sjølv om Marna er som vi veit laga i Mandal. Av dei større skipsmotorane var nok Rubben truleg den mest nytta ei periode, ikkje minst fordi ein på Smedvik Mek lokalt hadde flinke folk og at dei forhandla desse. Men det var og i hard konkurranse med td. Volda og Brunvoll, men og Heimdal og Hjelset.

Eg har kika litt på motorwiki https://mtdb.no/index.php/Norske_motorprodusenter

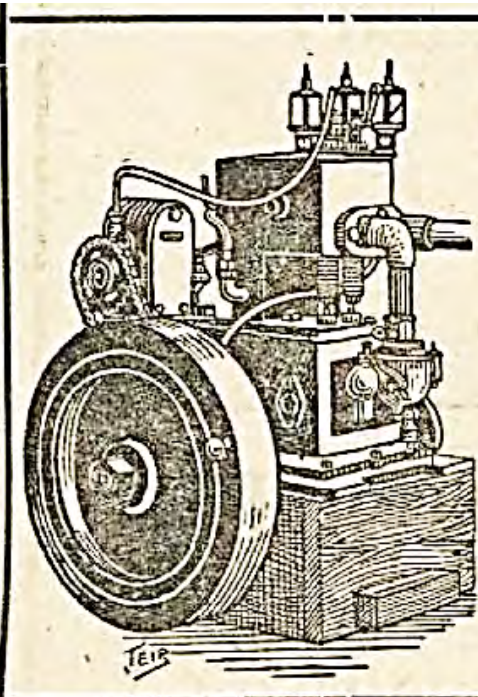
Eit imponerende stykke arbeid som der er gjort og som stadig vert oppdatert. Ta dykk gjerne ein sveip innom der.

Dei kallar det «en levende liste over Nordiske motorprodusenter». «Totalt har vi nå over 300 Norske "Motormerker", og over 250 Norske produsenter i databasen».

I alle dagar. Dei fleste av oss har høyrte om eit fåtall av desse. I dag er det vel bere Bergen diesel og Wartsila som produserer motorer i Norge.

Kven har høyrte om Børr eller Comet, Danette eller Delvin?

Eg kjem til frametter vinteren å skrive litt meir om desse motorane basert på det eg finn av info. på denne nettstaden og andre.



**Delvin-
Motoren**

leveres fra 4-12 HK. til fuldt
konkurrerende priser.

Reparationer av benzin- og
Parafinmotorer utføres.

SIGV. HALAAS
Motorværksted.
Telef. 967k. Øvre Enggate.

Hopp mann, hopp!

- Jorun Camilla Krüger -

Nå er det snart vinter og mange har pakket inn båtene. Flere av mennene kryper derfor under en presenning uten isolasjon. Jeg personlig foretrekker en stor kopp kakao og en spennende film framfor å hutre sammen med kjæresten under denne tynne presenningen. Så hvordan kan jeg da bidra?

For en tid tilbake skrev jeg en tekst «Våg og slipp roret mann» og det hviler et lite ansvar der, for om sommeren vil jeg gjerne delta. Jeg digger somrene og er så utrolig takknemlig for at jeg har en kjæreste som bruker all sin fritid på å jobbe på båten. Båten som er hans om vinteren og våres om sommeren. Båten som er en del av kulturarven på sjøen og som mange misunner oss, nettopp om sommeren. Da drar vi på lange turer og legger oss til på de merkeligste steder, fortøyer i en ring, en bolt, en stein eller et tre.

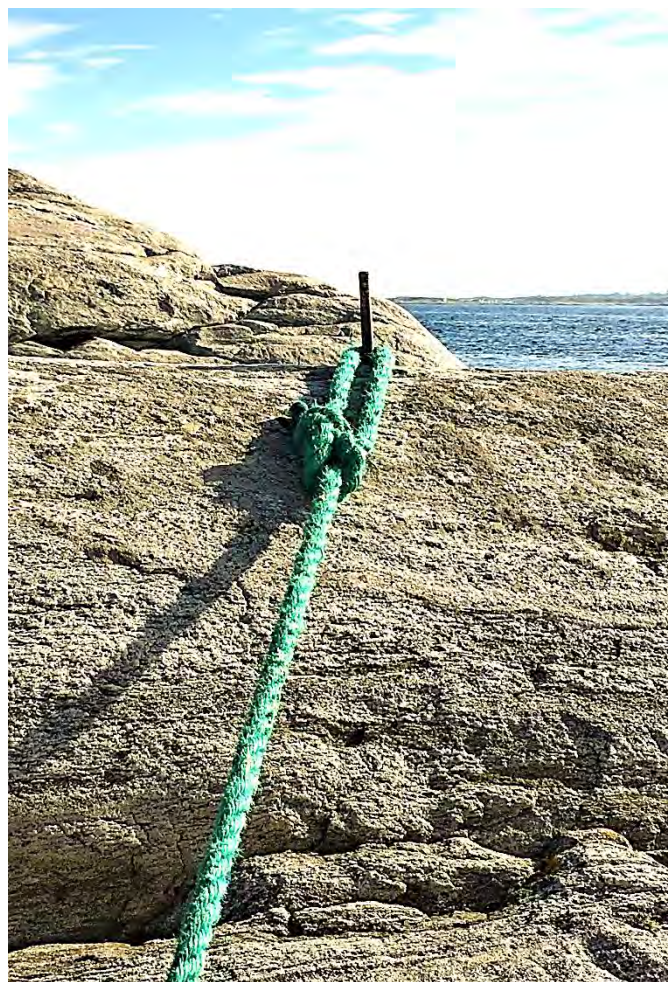
Da er det mitt ansvar å speide etter det perfekte sted og jeg kjenner pulsen stige, og jeg kjenner på frykt. Frykt for ikke å klare å hoppe i land. Frykt for at vi skal komme borti en usynlig stein under vann. Frykt for at vi må finne et nytt sted og bruke mer tid før vi kan få roen sammen med måker, bølgeskvulp og solnedgang. Ofte springer kjæresten min som en ungfole fra styrhuset og spretter i land, mens jeg står litt klønete klar med tampen. Jeg liker meg best når vi kan legge til på en kai. Litt som Louise Jacoby synger om når det gjelder å parkere en bil, jeg kjører dit det er færrest biler og gjennom to felter slik at jeg slipper å rygge inn eller ut. Da er det ikke vanskelig å kjøre bil, eller parkere. Det er heller ikke vanskelig å kjøre båt, når havet ligger blankt og streken er satt, det er når vi skal legge til vi må vite nøyaktig hvordan vi gjør det.

Hva om vi, som ikke står så mye bak roret, bruker vinteren til å lese mer om tillegging, mer om det å føre en båt, mer om sikkerhet og mer om alt vi kan lære? Så når vårene kommer, etter presenningen er fjernet og båtskråget er blitt sminket litt. Da kan vi med en litt tydeligere stemme be om mer opplæring, mer overført kunnskap og mer trening på å legge til. Da slipper i hvert fall kjæresten min å springe som en ungfole. Da kan han stå med puls og hoppe i land med en tamp, mens jeg sikkert styrer skuta mot en trygg havn.

Til syvende og sist handler det om sikkerhet og at det er flere som kan ta skuta til havn om ulykken er ute.

Bruk vinteren til mer enn å drikke kakao under et ullpledd, slik jeg gjør.

Hopp mann, hopp 😊



UTVÆR

En medlemsbåt i NMSK

Navn på båt:	UTVÆR. Tidligere MK Sjøhauk
Reg.nr/kallesignal	LHSA, Kutter
Bygget (år/sted):	1931 på Sagvåg, Stord
Byggematerialer:	Tre
Motor (type, hk, etc):	Wichmann 4DCT. Opprinnelig motor var en 2 sylindret Rubb
Lengde, bredde,mm:	67 fot x 19 fot x 10 fot
Bruksområde:	Fyringeniørens reise fartøy, fiskerioppsyn, Sjøheimevernsbåt og fritidsbåt
Eier og hjemmehavn:	Thomas Nicolai Bjønness, Nøtterøy/Tønsberg

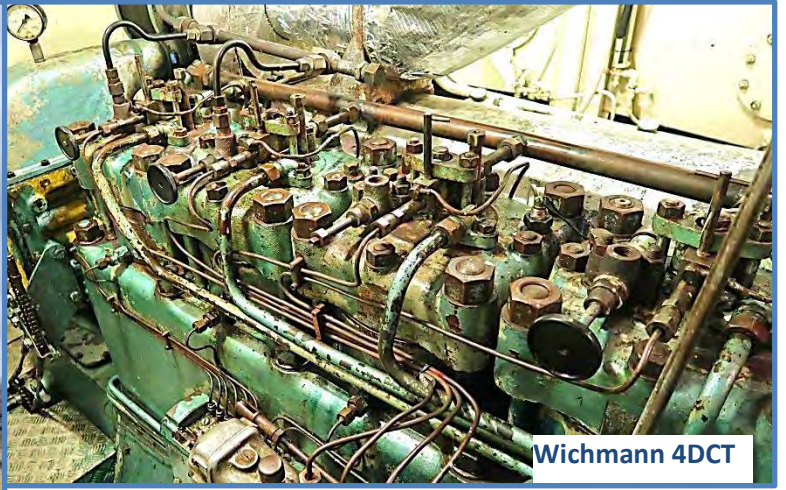
Båtenes historie:

(Det som finnes
- artikler, omtale, etc.)

MK «Utvær» ble bygget for Fyr og Merkestellet i 1931 som reise fartøy for fyringeniøren. Fartøyet er på 69 fot og bygget i furu av Brødrene Ottesen på Jensaneset i Sagvåg på Stord. Overbygning er endret flere ganger, senest i 1970. Fartøyet hadde opprinnelig en tosylindret 50hk Wichmann semidiesel, men har siden 1963 hatt en Wichmann 4DCT dieselmotor. Fyringeniøren hadde to turer fra Volda til Finnmark hver sesong. Industridepartementets fangstkontor overtok fartøyet i 1960 og den gikk for det meste i hvaloppsynet langs kysten, stasjonert i Svolve/Skrova under hvalsesongen. Sjøkartverket i Stavanger overtok fartøyet i 1976 og hadde den et år. Sjøheimevernet overtok så i 1977 frem til 1985. Fartøyet ble da brukt til øvinger samt utleid til havarivernskolen for flåtetrening med helikopter i Boknafjorden. Båten gikk deretter ut i privat eie i 1985 ved Olav Skaatun, Sandnes. Frode Idsøe overtok i 1993, og var også skipper en del av perioden båten var under bruken av havarivernskolen. I privat regi har båten blitt bevart som et flytende kulturminne og brukt som fritidsbåt. Det har pågått et kontinuerlig arbeid med å få båten til den stand den er i dag, med minst mulig ombygging og forandring. Båten er unik i norsk kysthistorie og har gjennom mangeårig statlig drift en rikholdig dokumentasjon. Dagens eier overtok i 2022. Båten byttet da hjemmehavn fra Stavanger til Tønsberg.

Ajourført 21.febr 2022





ORIENT

En medlemsbåt i NMSK

Navn på båt:	ORIENT
Reg.nr/kallesignal	LJGW, kutter
Bygget (år/sted):	1936 ved Mjosundet Båtbyggeri AL
Byggematerialer:	Tre
Motor (type, hk, etc):	Caterpillar 3306 240 hk
Lengde, bredde, db	LOA 60', br 5,30 m, db 2,2 m
Bruksområde:	Fritid
Eiere og hjemmehavn:	Hans Petter Fønnes, 5953 Fønnes

Båtenes historie:

(Det som finnes
- artikler, omtale, etc.)

Kutteren ble bygget for Anton Mo, Vdsøysund. LOA var da 55 fot og motoren var en 25 hk Wichmann. Fiskerinummeret var da ST-39-NF (Nord Frøya). Ble i 1943 overtatt av Ulrik Mo. I 1950 ble den solgt til Hans H. Haug i Gravdal, og fikk fiskerinummer N-81-BS (Buksnes). Ble ombygd i 1953. I 1954 ble motoren b6yttet ut med en Brunvoll fra 1937 på 65 hk. I 1963 var det kommunesammenslåinger og kutteren fikk fiskerinnr N-81-VV (Vestvågøy). Motoren ble byttet ut med en Catepillar på 150 hk. I 1971 ble den omdøpt til «Oront». 1976 ble den overtatt av Leander Haug m/fl i Gravdal. 2006 ble den solgt til Mathisen Fiskebåtrederi AS i Havøysund. Nytt fiskeinnummer ble da F-49-M (Måsøy). 2009 gikk den ut av merkeregisteret.

Aiourført 8. des 22





Jakta på den neste båten

- Robert Voldnes -

Alle som har eigd båtar veit at det er to gode dagar i ein båteigars liv. Når du kjøper og når du sel ! Alt i mellom er berre arbeid.. Eller kanskje ikkje ?!

Uansett er den perioda når du er på «jakt» - bevisst eller ubevisst - ei spanande tid. Ein fyl med på finn.no, kikar på utanlandske sider (blocket) eller på facebook. So kan det rykkje til i godfoten, eller ein berre scollar forbi og ser på den neste..

Eg har aldri vore på Tinder – men eg skjønner at det er slik det fungerer der og.. sveipar til høgre og venstre..

Men kva ser ein etter ? prisen, størrelsen , designet – det må vere tiltalende, trebåt?, stål ? plastikk ? skal det vere ein langtursbåt eller til tøffeturar på dag/helg, fart og sengeplassar etc.

Her i vår foreining er nok ikkje plastbåtar i fokus, men er stål og aluminium aktuelt.. Ja i alle fall for min del.

Eg har sjølv eigd ein taubåt på 42 fot med 120 hk Hjelseth semidiesel, eg har eigd Havlyd på 41 fot med Brunvoll semidiesel, eg har passa på Neptun i nokre år med Brunvoll semidiesel, eg har eigd loskryssaren Feie på 47 fot, men eg har og hatt mahogny cabincruisar på 33 fot, tresnekke og ein Nord West 740 plastikk, 3 skjergårdsjeepar med påhengs, Draco 23.. So - ja ein miks.

Eg er so heldig at eg som leiar i Herøy Kystlag i Fosnavåg har tilgang på å bruke dei båtar som vi har liggande ute – per i dag ein 33 fots sjark og ei 22 fots snekke.

So kva jaktar eg på ?

Eg har vurdert mange båtar sidan eg selde siste båten. Eg har vurdert både «Draumen», «Skoghaug» og «Neptun» – alle med semidiesel. Men av ulike årsaker vart det ikkje noko av. Eg prøvde å få tak i «Oslokjøpmannen», men den glapp, det same gjorde «Sørlandsskøyta» og «Presteskøyte III» som eg og vurderte. Også «Tlaloc/Samaritan» og «Rosa» har vorte vurderte no siste tida.

Og slik går dagane...

Eg trur ikkje eg er aleine om å halde på slik. Reknar med at mange kjenner seg igjen.

For min del handlar dette om å finne eit fartøy som eg klarer å handtere, også tidsmessig og økonomisk. I full krevjande jobb og med familie og hus/heim/hytte som krev sitt må ein ta mange ting med i betrakninga.

Ja, ja so får vi sjå kvar vi endar.

Kanskje kan eg få oppmode andre som kjenner seg igjen om å ta tastaturet fatt og lat oss få ta del i jakta, og ikkje minst resultatet når du kjøper. Del det gjerne med oss!



Groe på propellen

Groe på propellen er et velkjent problem som dessverre er en vanskelig nøtt å knekke. Det finnes mange produkter i markedet som er tilpasset propeller, men det er flere forskjellige materialer på propeller, hvorav noen er ekstra utfordrende å sikre god heft på. I tillegg er det svært mye mikrostrømninger rundt propellen når den er i bruk. Det gjør at det blir ekstremt mye slitasje, og dermed veldig vanskelig å få et produkt å sitte godt gjennom hele sesongen.

Denne testen ble publisert i Båtmagasinet 4/2013.

De ga en propell tre ulike behandlinger for å hemme groe. Propellen bør hengt på ca en meters dyp på en solrik brygge, og lå der gjennom sommeren. De sjekket propellen jevnlig gjennom sesongen, og mener at testresultatet er hevet over enhver tvil.

1. Propellbladet først rensset med **Selacleans Skjell- og vannlinjerens** (et syrebasert produkt) som gjorde overflaten helt glatt og fjernet misfarging og oksydering.
2. Propellbladet ble så behandlet de med **Autoglyms Metallpolish** for å få en jevn overflate.
3. Denne ble så forseglet med **Selacleans Gelcoatforsegler**.

RESULTAT:

Etter to måneder i sjøen var propellbladet helt uten groe og hadde fortsatt en jevn overflate, og var fortsatt like blankt som da de senket propellen i sjøen.



Redaktøren - har googlet og erfart gjennom mange år – uten å bli skråsikkert overbevist om noe som helst.

Imidlertid vil jeg prøve resultatet fra denne testen ved neste slippsetting. Den beskriver noe som ligner veldig på de relativt gode erfaringene jeg har hatt de siste årene med behandling av propellen på egen båt (som ligger på sjøen hele året, og kjøres 2-3 tusen nautiske mil pr år).

Kurs mot Danmark

- Skipper Arnulf med Matrosa Anne -

Sommerens grovplan var å tøffe sørover Bohuslän og over til, og sørover den danske østkysten. Der skulle vi treffe familie og kose oss, før vi i midten av juli tøffet tilbake over Skagerak til kyststevnet, på Bragdøya. Deretter tok vi turen nordover Vestlandet og deltok på «kystkultur-porno»- Fjordsteam i Bergen.



(Mange foto fra turen er å finne på NMSKs Facebookside).

Torsdag 26. mai 2022 - fra Maritim/Oslo til Engelsviken, 35 nautiske mil (nm) på 4,5 time

Torungens sommertur er i gang. Tre støt i båtens kraftige horn markerer at vi skal tørne styrbord ut fra båtplassen på Maritim i Bestumkilen (Oslo), ...og det fungerer også som et signal til våre venner i havna om at nå starter Torungens ferd - mot sør og nord og vest ...og sørøst hjemover.

HERLIG å komme i gang med RS Torungen på langfart, igjen. Fjorårets fantastiske tur til Troms og Vesterålen husker jeg godt, på tross av turens skrekkopplevelse med å få hjerneslag til rors rundt Stad. Den hastige avmønstringen med helikopter fra Florø husker jeg litt dårligere, men jeg husker bedre at mine tre gode venner – Tore (eier av RS Karine Moe), Espen og Lasse – la til kai i Oslo. De hadde hentet skuta i Florø og brakt den trygt hjem! Og siden har jeg stullet og stelt med båten, nesten hver dag – helt til vi kastet loss i dag. Opplevelsen med igjen å tøffe ut mot det åpne havet er magisk!

Motordur og lett rulling er beroligende for kropp og sjel - også for Matrosa. Hun starter raskt med å konkurrere med motorduren der hun sitter på akterdekket i sol og vindstille – og tror seg ubemerket. Godt å høre at hun nyter dette livet like bra som skippern.

Underveis møter vi en seilbåt for motor, der styrmannen tror han kjører bil. Han har antagelig tatt med seg «høyre-vikepliktsregelen» og er surmaget. I stedet for å legge parallell kurs motsatt med vår, vrenger han, for meg umotivert, tvers av vår kurs. Det nærmer seg sammenstøt, og Torungens baug peker mot hans babord side, før jeg hastig vrenger roret over. Med bilkjøring ville han da hatt forkjøringsretten på sin side, men på sjøen gjelder heldigvis andre regler!

Vi finner en god kaiplass utenfor flåteverkstedet i Engelsviken. Bare kr 200 koster det å ligge her, og strømmen er da inkludert! Antagelig kommer dette til å være årets billigste havneleie. Vi ser at prisene i Sverige og Danmark er steget himmelhøyt, så best å leve i nuet! Vi besøker- og får besøk ombord av vår gode venninne Brit som bor på Engelsvikens vakreste tomt – innerst, med utsikt over hele viken. Sammen spiser vi nydelig middag på stedets kjente restaurant. Vi håper det kan fungere som payback til den billige havneleia.

Fredag 27. mai, til Dypedal/Spjærøy, 16 nm

NMSK medlem Martin Jørgensen med skøyta BJØRG hadde registrert oss i Engelsviken og stakk bortom. Hyggelig prat! Det er deilig, men kjølig vårsol i dag. Havet oppfører seg pent, mens vi kjenner på dønningene fra Skagerak når baugen peker mot Hvaler. Vi har på forhånd ringt og fått tillatelse til å ligge ytterst på en av flytebryggene i sundet vest på Spjærøy, men den plassen var selvsagt okkupert av en tilreisende seilbåt. Vel, vi tar oss i steden til rette på nabobrygga. Vi er «rustne mannskap, og opplever en krevende tillegging i kastevindene som kommer gjennom sundet. Men skipper og matros får frisket opp «samarbeidsknepene» fra i fjor. En hyggelig fyr fra Sand Marina godkjenner vår selvtekt av bryggeplass. Så går den samme turen til fots, som vi har gjort nesten hvert år, bort til våre gode venner Toril og Jan Aspheim. De bor i den nydelig restaurerte skolestua, og vi inviteres som vanlig inn til en eksepsjonell gouuuurmet middag – og avec, med dessert og berikende vennesamtaler.

Lørdag 28. mai, til Apalvik på Nordre Sandøy, 11 nm

Vi tar farvel etter frokost - med en omvisning i Torungen for våre venner. Varm luft i dag 18-19 grader og lettskyet. Vinden blåser i fartsretningen og gir utfordringer ut det trange sundet, før vi også får tungsjø fra Skagerak «rett i trynet». Årets første test av om vi har gjort skikkelig sjøklart. Testen er bestått. Matrosa har hukommelsen i behold, og fjorårets lærdommer sitter. (Det er verre med skippern!). Flere vennebesøk kaller. Knut Haakon med NMSK-medlemsbåt, kutteren SVAN ligger i Apalvik. Her er de samlet - mange vennebåter fra Skjebergkilen, liggende med baugen inn mot svabergene. Det er mest plastbåter, så Svan skiller seg ut - vakkert og iøynefallende! Dette er tydeligvis en mye benyttet tilleggsform for båtene som har den korte seilasen ut til de vakre øyene i Østfold-skjærgården. Alle har de den samme type lokalt konstruerte/ produserte landgangsstigen fra baugen. Ungene deres kommer seg dermed om bord og på land, leker og koser seg, og lar de voksne i fred. Torungen er for dyp og tung til å kunne ligge sammen med de andre, så vi kaster anker rett utenfor. Ankeret raser ut så rusten spruter. Godt å få mosjonert både utstyr og prosedyren for utslippet, for dette er ikke en risikofri oppgave. Tungt anker og grov kjetting raser med stor fart (400? kg stål), og det setter seg utrolig godt fast i mudderbunnen. Knut Haakon henter oss til de andre båtene med snekka som han har som slep – også en klenodium. Praten går lystig, for flere av plastbåtskipperne er tidligere skøyteskipperne. Og en «tynn en» bidrar også godt til en særdeles trivelig maritim kveld i uthavn.



Søndag 29. mai, til Strømstad/Sverige, 9 nm

Båtene trekker inn dreggene og forlater Apalvik i søndagens godvær. Mens Torungen fyrer opp motoren, øker turtallet og spaken for lavtrykkshydraulikken sparkes inn så tannhjulene knurrer. Sakte, men sikkert, heises ankeret og smeller i skutesiden – stål mot stål. En evig rustbombe! Den brune ruststripa fra ankerklyssene er ikke til å unngå. Skippern håper imidlertid at årets mottiltak skal avhjelpe noe. En trykksprøyte med blanding av olje og Owatrol påsprutes der malingen gnisses av. Så håper jeg at det hjelper noe – i hvertfall noen uker. Det er god plass for oss som ønsker longsidefortøyning her i Strømstad, så tidlig på sesongen – særlig etter at mange norske båtturetister og «rånere» med gromme biler, har avsluttet en våryr helg. Vi betaler bare 260 kroner i havneleie (inkl strøm), for det er fortsatt lavsesong. Vi har vår store shoppingdag. Matskap, barskap og ølbeholdning ble redusert til et minimum ombord ved avreise hjemmefra. Nå fylles det opp igjen!

Mandag 30. mai, til Fjällbacka, 25 nm

Vi har en hyggelig prat på morgenen om bord hos Juha Wioo i Strømstad, som har kjøpt sin gamle Storebro i Son. Ærverdige, flott gammel trebåt, som trenger noe stell. Derfor var han veldig nysgjerrig på NMSKs facebook-side, og om der var noen tips å få. Longsidebrygga i Fjällbacka passer perfekt for Torungen. Ikke én båt å se. Det er deilig å reise tidlig i sesongen! Vi går tur i denne vakre sommerbyen, men som nå er nesten «død». Byen inviterer til sommergjester og turisme. Utpå kvelden siger Jakta Dyralfjell inn til kai foran oss. Der om bord har de ukestur fra Oslo med ungdom «som trenger det». Vi hører et herlig skravlekor om bord når vi tar i mot tampene. Jeg fomler med å sette pålesticket på en tykk, stiv trosse, med mine fingre/hender, som fortsatt er preget av fjorårets slag/lammelse. Og det blir observert, og tydelig kommentert! Elevene har åpenbart lært en del allerede. En lokal gubbe bryggeslenger, og forteller at fisket som en gang var rikt her på kysten, nå er «slut». Bare makrell å få utover sommeren. Skippern må bevege sin stive kropp, og får god puls av å gå opp trapper og juv til fjellet over Fjällbacka. Utsikten er magisk.

Tirsdag 31. mai, til Kåringön, 35 nm

Så bærer ferden sørover i den vakre, men lumske Bohuslän skjærgården. Regn og sol i dag, men et blankstilt hav. Vederöerna som ligger rett ute i havet herfra skulle vi gjerne ha opplevd en gang, men havnen der egner seg nok ikke for dype, tunge Torungen – dessverre. Hamburgsund passerer i 6 knop. Den skiltede maksfarten på 6 knop er litt skummel å overholde, for det er lite vann som passerer roret i den farta og rorutslag gir dårlig respons.



Smøgen passerer på yttersiden, uten vedmod. Her var jeg med Antares for mange år siden (allerede den gangen var jeg 30 år for gammel for denne «kuuule partyhavna»), og minnet er bare trist. Vi tøffer i 7,5 knop ute på blankstilt hav – passerer gjennom sundet ved Gullholmen (gode minner med Matrosa på hennes første tur med Antares, for 7 år siden). Kursen settes mot enda eldre minner – til *Käringön*. Her lå jeg værfast med Antares i 2010 da jeg skulle fra Skagen til Arendal for å feire 17. mai. Underveis blåste det opp til kuling i Skagerak, og midtveis til Norge var sjøen så heftig at jeg oppga planen. I 6-7 meter høye bølger måtte jeg justere kursen 120 grader, mot Sverige, og havnet på denne øya. Jeg var sliten og trengte hvile. Vinden stod i 3 dager, og ga meg tid til å rydde i kaoset ombord.

I dag er det nesten ingen båter i gjestehavna, så vi klasker skutesiden longside ytterst på en brygge der Dockspot-skiltene (svensk bestillings-/betalingsløsning) forteller at vi burde bestilt plass. Der skal vi også ligge ut/inn fra en fortøyningsbøye, men det er åpenbart beregnet på høysesong med stappfull havn og høy partyfaktor. En svensk seilbåt ankommer og jobber mye med å feste akterenden til en bøye. I samtale med skipperen etterpå, uttrykker han misnøye. Han har forhåndsbestilt, og betalt ekstra for å få Docspot-plass, og opplever at det var fullstendig bortkastede penger. For øvrig bruker de også den *norske* betalingsløsningen til «GoMarina» (kr 205). Den fungerer supert!



Vi går tur rundt blant *Käringöns* ganske store bebyggelse – på smale gangveier mellom nydelige små hus og hager. UTROLIG VAKKERT i vårblomstringen! Det bor ikke mange fastboende her, men det er alltid en del mennesker som bruker husene som fritidsbolig. Det går jo ganske hyppig ferge hit, men kun for persontransport. Serveringssteder finnes det godt med, og vi spiser en nydelig middag på én av de.

Torsdag 2. juni, til Öckerö, 29 nm

Det er slutt på de vindstille dager, og jeg gjenkjenner kyststrekket med alle sine grunner. Det gir mye skvulp, og vi får testet «sjøklarheten». Det holder med at én skapdør i byssa ikke er skikkelig skalket. Lyden av knusende porselen nede fra «kjellern» er umiskjennelig. Og Matrosa får jobben, selv om skylda kanskje tilligger «en annen» om bord.

På Öckerö har vi kontakt med Sebbe hos Børjessons Oljor. Her skal vi fylle diesel på «utførsel», slik vi kan gjøre med å ha stor nok båt som er registrert i NIS/NOR. Vi fyller en drøy kubikk diesel fra tankbilen som kommer ut på kaia, og betaler NOK 10,94 pr liter. Bra system, og halv pris av hjemme! Og Sebbe peker på en fin gjesteplass like i nærheten (SEK 310,-). Der legger vil til før den varslede kulingen som er like om hjørnet. Dette er egentlig en «trist havn». Det er langt å gå til alt unntatt til bobilene og folkene som stabler opp stoler og bord i den deilige asfaltjungelen.

Fredag. 3. juni

Vi «legger oss værfast» i dag. Styggen (kuling) kommer som ventet i dag. Så da utforsker vi denne øya her hvor norskegrensa gikk en gang i tiden. Det er mye maritim aktivitet i havna, og mange båter vi vil kikke på. Og Systembolaget ligger like borti gata... Jeg kikker på den svensk veteranrednings-skøyta Medsjø i havna, som har temmelig lik fasong som Torungen, men er noe større. Kanskje lik «ekspedisjonsskipet Wallenberg» som ble vist på NRK TV i serien «Mot nord» for et par år siden? Dagens største begivenhet er besøket om bord i RS 43 Astrid Finne. Vi møtte henne på sjøen i går, når hun trente på å heise gaffelriggen. Skipper Patric ønsker meg velkommen om bord for å kikke, samtidig som han orienterte nytt mannskap. Det viser seg å være kursdeltakere på tilsvarende vårt D5L, som i skal ut og gjennomføre praktisk utsjekk på nattnavigasjon. Båten synes å være veldig nær den originale, men Patric forteller at stormasta er forlenget for å få større seilvolum. Imponerende at de kan ta ned/fire ned den øvre delen med en smart taljeløsning, for vedlikehold og vinterkonservering etc. Sammenlignet med det vakre og «blanke» søsterskipet RS 44 Idun, som er vår nabo i hjemmehavna, framstår båten mer «sliten», men....også mye mer original – og mye i bruk. Patric misunner oss nordmenn som har så gode støtteordninger for slike fartøy. Her i landet får de nesten ingenting, men har noen inntekter av å ta med ungdom «som trenger det». I morgen håper vi at Kattegat har lagt seg, og at vi får en fin tur over til Skagen i Danmark.

Lørdag 4/6 + søn 5/6 i SKAGEN, 37 nm. Totalt fra Oslo 200 nm

Havneavgiften her tilsvarer NOK 630,-. (Det er heftige priser for oss i Danmark nå, med en kronekurs på 1,4). Kulingen i natt har gitt seg, og havet er flatt som et stuegulv når vi krysser Kattegat over til Danmark. Gårsdagens bekymring over evt. restsjø, var helt bortkastet. Ankomsten i Skagen havn er imidlertid krevende. Det er pinse og ganske fullt. Noen på land vinker oss inn i et av bassengene i gjestehavna, men der er det bare longside plasser som er for korte til at jeg tar sjansen på tillegging. Når jeg nøler er det en kjekkas roper fra land, at jeg må bruke baugpropellen! Ja, ja....da kunne jeg kanskje klart det «på håret», men vi har ferie. Spetakkel med å skade en annens båt, orker vi ikke! I neste basseng ser vi en havnebetjent som vinker til oss og fjerner et reservert-skilt. Der ligger godt!

Den Litauiske seilbåten Samogitia av Vilnius, med skipper Robertas, spør om å få ligge utenpå oss. Hans 57 fots Hallberg Rassey seilbåt trenger plass. Akkurat som vi for få minutter siden. Han får tommelen opp. Og det er svært hyggelige naboer vi får. Vi hadde egentlig planlagt at «Polar Spirit» skulle få den plassen – men ... Herman og Monica har ikke rukket fram ennå. De har hentet sin nybygde stålbåt (trawler) i Holland, som har fått dette navnet, og de har meldt sin ankomst til Skagen om kort tid.



Polar Spirit kommer sniker seg inn i den trange havna med sine trøstere, og legger seg utenpå lituauerne. Vi får et hyggelig gjensyn med to svært slitne sjøfolk der om bord. De har bare fått duppe litt i skipperkøya som er plassert akter i styrhuset for akkurat dette formålet - i de 4 dagene de har vært på tur med denne imponerende båten, der alt er nytt for dem. Den er «ganske forskjellig» fra kutteren Sjøbakk, som de fortsatt har beholdt (i Tønsberg/Fjærholmen). Herman har tegnet og kontrahert Polar Spirit, og som ble bygget i et Covid19 befengt Europa, med alle de komplikasjoner som det har medført. Nå endelig, er de på jomfrutur – ut gjennom kanaler i Holland og opp gjennom den sterkt trafikkerte og -regulerte Kielerkanalen. Og opp gjennom Storebelt – noe Herman angrer på. Sååå mye trafikk og reguleringer – fra sjøkartet og gjennom VHF radioen. Han er lei. «De ser og følger deg hele tiden!». Han anbefaler oss å velge Lillebelt på vår tur sørover. Vi fire koser oss sammen i Skagen, som byr på godt og varmt vær, mye god mat og drikke....og høye priser.

Mandag 6/6, til Sæby, 25 nm (NOK 630 her også!)

Vi er innerste båt, og skal ut av den trange og grunne havna. Litt side vind, men med tro på at skipperen skal klare det, så kaster vi loss. Styrima av hekken når båten bakker og subber bunnen, er ikke så enkel. Jeg mangler nok fortsatt litt erfaring med denne båten i slike situasjoner. Mye kraft på propellen og vann på roret er ikke nok til å få baugen opp i posisjon for å treffe utløpet. Havna ser ut som et gjørmehav («lapskaus»). Noen karer i nærheten som våkner av kraftig eksos og motordur, klarer til slutt å dytte baugen sidelengs ut fra brygga. Da går det bra, selv om klaringen i utløpet er på 0,5 m på hver side av Torungen. En stoor og kostbar yacht passerer vi der, som et potensiale for en økonomisk katastrofe (for hans forsikringsselskap).

Vi tøffer sørover med et ekkolodd som viser mellom 3 og 20 meter hele tiden. Stedvis kan vi se at havet er grått av oppvirvlet sand, for det er grunt i Kattegat. Noen fiskegarn ser vi, men undres over hva fisken lever av her. Det plasker godt i Kattegat når vi passerer inn moloåpningen i Sæby. Etter at vi har lagt til, titter jeg om bord i en liten fiskebåt. Der ser jeg de to mannskapene sløyer 2-3 rødspetter og tar hånd om 1 stk. krabbe. Stakkars fiskere! Hva er årsaken til elendigheten?. Er det bunntrålingen deres som ødelegger? Vi koser oss i Sæby – kanskje en av Danmark vakreste småbyer. En herlig opplevelse å vandre gatelangs og nyte roen og alle detaljer med hus og hager og parker. Og maten og drikken, da! Et par karer står på brygga og gestikulerer og diskuterer, med stor iver. En av dem hopper om bord i Torungen for å spørre om noe. Det tegnet dere har på siden av baugen – hvilke betydning har det? Har dere baugpropell, eller betyr det noe annet? Jeg forstår plutselig hvorfor så mange har påpekt at jeg kan manøvrere med baugtrøstere vår! Jeg forklarer at det er Redningsselskapets symbol – Malteserkorset. Da roer kompisene seg ned.



Onsdag 8/6, til LÆSØ (Vesterø), 13 nm, NOK 600

Danmark serverer oss litt for lite godvær, synes vi. Når vi går turer langs kysten tenker vi på tidligere opplevelser av disse deilige strendene og sanddynene når sola har skint og varmet. Havnefogd Alex og assistent Jan har fulgt oss på AIS, og står klar for å anvisse plass og ta fortøyninger. Et hyggelig gjensyn (!), etter mine mange besøk på Læsø, men det er 7 år siden sist.

Torsdag 9/6 til onsdag 15/6 på LÆSØ, Vesterø

Anne vises litt rundt på dette småstedet/fergeanløpet, der vi tross alt finner en god del småbutikker (slik som i gamle dager), men ingen shoppingsentere, heldigvis. Arnulf sykler tur i lett regnvær, ut til Stokken – en naturperle på øyas nordvest spiss. Underveis yrer det av fugler, og deilige blomsterdufter treffer neseborene så jeg blir helt euforisk. Når jeg sitter en times tid der ute mellom lynghedene og langs stranda, gir lukter og lyder herlige flashbacks tilbake i livet. Meditasjonen jeg gjennomfører, oppleves direkte helsebringende, og gjør meg veldig glad! Anne, stakkar, sliter med sitt kunstige kne, og får dessverre ikke oppleve dette. Hun får overlevert en velduftende og vakker rose fra Stokken, og et kyss, som plaster på såret.

Lørdag har vi gjensyn med gode venner fra hjemmehavna. Der er det mange som er godt kjent med Læsø etter mange besøk «hos Alex». «Niva» (Håvard, Eddy og Bjørn) og «Lykke» (Hilde og Espen) legger til og vi har et veldig hyggelig samvær, med noen «fortøyere» som lynraskt kommer på bordet.

Og slik går dagene, med mye sosialt samvær her på denne vakre øya. Jeg har mine daglige sykkelturner ut til Stokken. Når vinden øker utover i uka, blir mosjonen bare bedre. En dag tar vi alle en fellestur til Østerby. Gratis buss her på øya, gjør dette til en enkel og hyggelig øvelse.

Carlsens kro besøkes jevnlig. Den typiske danske retten Stjerneskudd, med 6 (!)rødspettefileter, er blitt min favoritt. Litt for mye mat, synes Matrosa, men... Søndag kveld havner Eddy og undertegnede «utpå»! Kroa går nesten tom for Gammel Dansk, og mine støtteskritt på kaia krever mye plass. Eddy og Matrosa følger meg tett akter, men klarer ikke å rette opp den kraftige kursendringen jeg får i bunnen av en (opplevd) bølgedal. Jeg snubler i noen fiskekasser og studerer deretter en lyktestolpe på svært nært hold. Det blir et blodig møte. Neste dag vurderer jeg å anmelde forholdet til lensmannen. Han går under navnet «Peter Pistol» (og går vistnok bevæpnet, på denne fredelige øya med 1800 innbyggere). Det er denne «Gamle Dansken» jeg vil anmelde for *voldsutøvelse*. Men noen gode rådgivere fraråder meg det. For øvrig har de også en figur i nærområdet her med kallenavnet Per Pul, forteller Eddy. Den betydningen er også til å forstå.

Det nærmer det seg avreise for noen, så mandag kveld har vi en felles middag med bespisning innendørs. Kulingen har vært så heftig et par dager, at ingen fiskere har vært ute for å tråle jomfruhummer (sjøkreps). Den normale menyen for oss her gjennom årene, faller dermed bort. Og grillingen av kjøtt må foregå i garasjen (!) pga vinden, men det fikser vi. Og det blir en kjempehyggelig middag med 9 nordmenn og selvsagt havnefogd Alex, rundt bordet.

Onsdag 15/6, til GRENAA, 65 nm NOK 500

De fleste av våre gode venner møter fram på brygga når Torungens motor starter som annonsert. Springet løsnes og vi bakker ut i en mer moderat vind enn vi har hatt de siste dagene. Tre støt i hornet, og vi tørner ut av havna. Litt vedmodig etter en herlig uke på Læsø, men skippers «havesjuka» må tas alvorlig. Jeg må videre til nye opplevelser!

Havet her i Kattegat er ikke stort dypere enn i Frognerbadet, så det finnes heldigvis ingen rester av noe tungsjø fra gårsdagens kuling. Og temperaturen stiger stadig når vi nærmer oss Mols (Molboland). Vi koser oss på dagens relativt lange etappe.



Medlemstur til Skagen 2023

- av Thomas Bjønness -

Vi gjentar suksessen fra 2022, da vi reiste sammen over til Danmark med ferge og kjørte våre biler fra Hirshals til Skagen. Denne gangen venter det fantastiske museet «Motorummet» oss den 24.-26. mars 2023.

I mars i 2022 reiste 15 NMSK-medlemmer på tur til Skagen, for å sammen oppleve litt dansk øl, godt selskap og store skibsmaskiner i det relativt nyopprettede motormuseet «Maskinrummet». Samtlige som var med synes dette var så hyggelig at vi i år gjentar suksessen, og håper at mange andre NMSK medlemmer har lyst til å slenge seg med på turen. Datoen er satt til helgen **24.-26.mars**, og enkelte drar nedover allerede den 23.mars. Dette er meningen å være hyggelig for både skipper og skipperinner, og i fjor hadde vi en fin blanding.

Planen er at **alle booker båt og hotell selv** (anbefalinger kommer senere), så møtes vi på pub'en når folk ankommer Skagen. Lørdag booker vi omvisning på *Maskinrummet*, som har utvidet ytterligere etter at vi var der i mars i år. Dette er som et eventyr for alle motorinteresserte. Her er en enorm samling av danske og utenlandske skibsmaskiner og stasjonærmaskiner; vi kan nevne *Callesen, Greenå, Hundestedt, Alpha, Industri, Deutz, Hanomag, Hatz, Cunewalde, SKL, Reform, Lanz, MWM, Daimler, Crossley, Junkers, Benz, Modaaag, Stirling, Ruhrwerke m.fl.*

Når man tror man har sett all verdens maskiner fortsetter museet i flere haller, og det beste av alt er at de ansatte velvillig starter opp de aller fleste av motorene for de besøkende. Som seg hør og bør serveres det også øl i museet, så her er det mulig riktig hygge seg.

Etter museet går vi og spiser på en danske kro, og så får vi se hvor kvelden bringer oss. Søndagen er det retur med bil og båt.

Dersom du / dere kan tenke dere å være med på denne herlige opplevelsen sender du en mail til post@nmsk.no. Mer informasjon og eksakt opplegg er under planlegning, men ikke la det stoppe deg fra å melde deg på allerede i dag!



Årsmøte og årsfest i NMSK i 2023

Norsk Motorskøyteklubbs årsmøte og påfølgende årsfest er berammet lørdag den 4.mars i Skur 28, Akershuskaia, Oslo Maritime Kulturhavn (OMK). Årsmøtet er klubbens høyeste organ, og saker som skal opp på årsmøtet må meldes inn til styret på forhånd. Har du saker du vil at vi skal ta opp på årsmøtet ber vi deg sende dette på epost post@nmsk.no

Etter årsmøtet går vi over i festmodus, det blir servert Erter, Kjøtt og Flesk, med dertil hørende drikke.

Hold av datoen i kalenderen allerede, og sørg for å rydde unna andre planer, så du ikke går glipp av denne herlige kvelden blant likesinnede.

PS: Det er mulig å ankomme med båt og overnatte i havna for de som ønsker det



Foto fra årsfesten 2022



Nye medlemsbåter i NMSK

April 2022 – November 2022

Etter justering av vedtektene på årsmøtet i mars 2018 har medlemstilgangen til NMSK vært på 159 nyinnmeldte båter. De er alle blitt presentert i Skipperposten siden den gang. Her vises de 12 siste siden aprilnummeret 2022. Alle medlemsbåtene er mer eller mindre fylldige presentert i «Fartøyregister» på vår hjemmeside <https://nmsk.no/fartoyregister/>.

- Noen medlemsbåter har vi mottatt mye informasjon om, mens andre vet vi lite om - ennå. Vi håper denne introduksjonen inspirerer både nye og gamle medlemmer til å sende historikk og bilder om båtene til redaktøren!

ALBATROS

(Eierskifte fra L P Jensen til Jarle Erlingsen, Nøtterøy)



ARTHUR

(Alf Strøm, 4635 Kristiansand S)



GAMLE MEA

(Gamle Mea Kystlag v/ Kjell Bekkenes og J H Johnsen, 5725 Vaksdal)



GUNVOR

(re-innm. Nils Verne, 1320 Stabekk)



HAVBJØRN

(Kjetil Karlsen, 1397 Nesøya)



HIGHLANDER

(Odd Helge Eide, 5363 Ågotnes)



MORØY

(Raul Sales Tromsø/Maridalen Oslo)



NILS

Steffan Bråten, Jeløy Kystlag



NONSTIND

(Svein Egil Eliassen, 6222 Ikornes)



ORIENT

(Hans Petter Fønnes, 5953 Fønnes)



SMEASUND

(Per Torpengen, Tønsberg)



STAVERN

(Roy Hasløgårt, 1680 Skjærhalden)



NMSK profilering

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

Vimpler

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



NMSK T-skjorte

Emblem på erme + båtnavn på brystet (etter ønske).
Standard størrelser – for herre/dame/barn

Pris u/m navn: kr 200



Picue skjorte

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



Kaffekopper

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



Nytt/planlegges:

- «Islender»
- «Oljehyre»

Luemerke

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



Fleecejakke

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



Dette er den nye fleeejakka som vi anskaffet i 2019. Den er relativt kroppsformet, passe fyldig fleecce og har ytre lommer med glidelås samt innerlommer. God kvalitet!

Medlemsrabatter

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

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

Sotranot AS (Sartor Storsenter, 5353 Straume) - en butikk som selger alt fra fiskeutstyr, sjakler, skrog gjennomføringer, maling lakk. lensepumper osv. Det de ikke har, skaffer de. En butikk med skikkelig kundeservice.

Star Maling/Carboline i Drammen/Lierstranda
NMSK sine medlemmer får 30% rabatt. De fører også Owatrol 1 og 2.

Nest sist

Viktige nyheter på hjemmesiden nmsk.no vil ofte speiles på klubbens Facebook side!
PS: Hjemmesiden har dessverre vært ute av drift i noen måneder pga. en «kræsj». Vi har byttet leverandør, og jobber intenst med gjenoppbygging.



Krav om AIS på alle passasjerfartøy

[2022 Navigasjonsforskriften.pdf](#) ⓘ

Kaffekopp om bord?
Kanskje kaffen vil smake ekstra godt i båten, hvis du anskaffer NMSK-koppen? (Se s 34,

Jeg pleier vanligvis ikke å skryte så mye av at jeg har vært på dyre turer, men nå har jeg akkurat kommet tilbake fra bensinstasjonen...

Han Aslak fra Senjahopen lå før døden, men så kjente han lukten av nybakt kringle - som han jo hadde elska hele livet. Han greidde såvidt å krøke sæ ut av senga og etter mye bruk av krefter, å åle sæ innpå kjøkkenet og førhale sæ opp mot den herlige kringla!
Da kom det et rop fra stua: "Du rør ikkje kringla, før den skal være tel begravelsen"!

Krav om AIS på alle passasjerfartøy

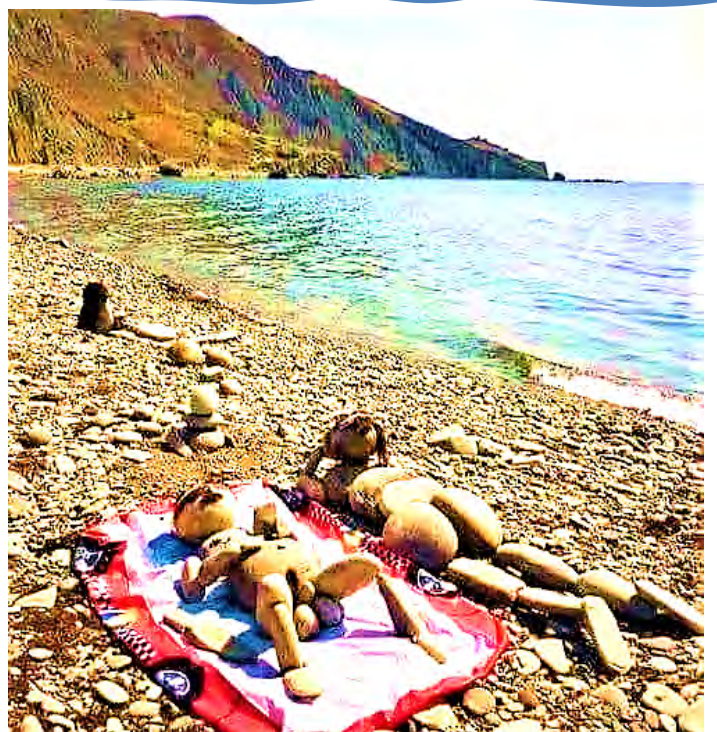
Vi har fått påminnelse fra Sjøfartsdirektoratet om endring i Navigasjonsforskriften som trådte i kraft 1. juli 2022.

Tidligere var det krav om at alle passasjerfartøy over 300 brt skulle ha AIS. Nå skal alle passasjerfartøy uansett størrelse ha AIS, men det er gitt en utsettelse med å etterkomme kravet til 1.7.2023.

I et stort familieselskap var tre generasjoner samlet. En ung spøkefugl smuglet ubemerket en tablett Viagra opp i drinken til bestefar .

Etter ei stund måtte han ut for å tisse,men kom fort tilbake - våt over hele buksa.

» Hva har skjedd?» spurte en av gjestene. » Vel» sa bestefar, «Jeg måtte tisse, men da jeg tok den ut, så jeg jo fort at den umulig kunne være min, så jeg puttet den inn igjen.....»



MEDLEMSAKTIVITETER 2023

- 4. mars NMSK årsmøte og –middag i Oslo (Skur 28)
- 24 - 26. mars NMSK medlemstur til Skagen (Maskinrummet)
- 2 – 4. juni Asker trebåtfestival
- 9 - 11. juni Hardanger trebåtfestival
- 17. juni NMSK samling i Fosnavåg, i lag med Herøy kystlag
- 17. juni Torgdagen i Bergen
- 29.jun-2. juli Skudefestivalen
- 20 – 23. juli Forbundet Kystens landsstevne i Moss/Jeløya
- 3 – 5. august Risør trebåtfestival
- 17 - 20. august Trebåtfestivalen i Ulsteinvik
- 2 – 3. september Akershusstevnet ved Oslo Maritime Kulturhavn

NORSK MOTORSKØYTEKLUBB
"Unike fartøy"

STYRE OG STELL

Styreleder:	Thomas N Bjonness	tlf 90529911,	e-post thomas@trendegfrisk.no
Styremedlem:	Arnulf Wibe	tlf 99598964	e-post arnulf.wibe@online.no
Styremedlem:	Jorun Krüger	tlf 48047966	e-post jorun.camilla.krger@vtfk.no
Styremedlem:	Kjartan Fønsteli	tlf 91548909	e-post kjartanfonsteli@gmail.com
Styremedlem:	Tor Anders Jahre	tlf 90519929	e-post tormur@online.no
Styremedlem:	Robert A Voldnes	tlf 90658517	e-post robert@voldnes.no
Styremedlem:	Chris Martin Erstad	tlf 40066434	e-post chrismartinerstad@gmail.com



Jorun



Kjartan



Tor Anders



Chris Martin



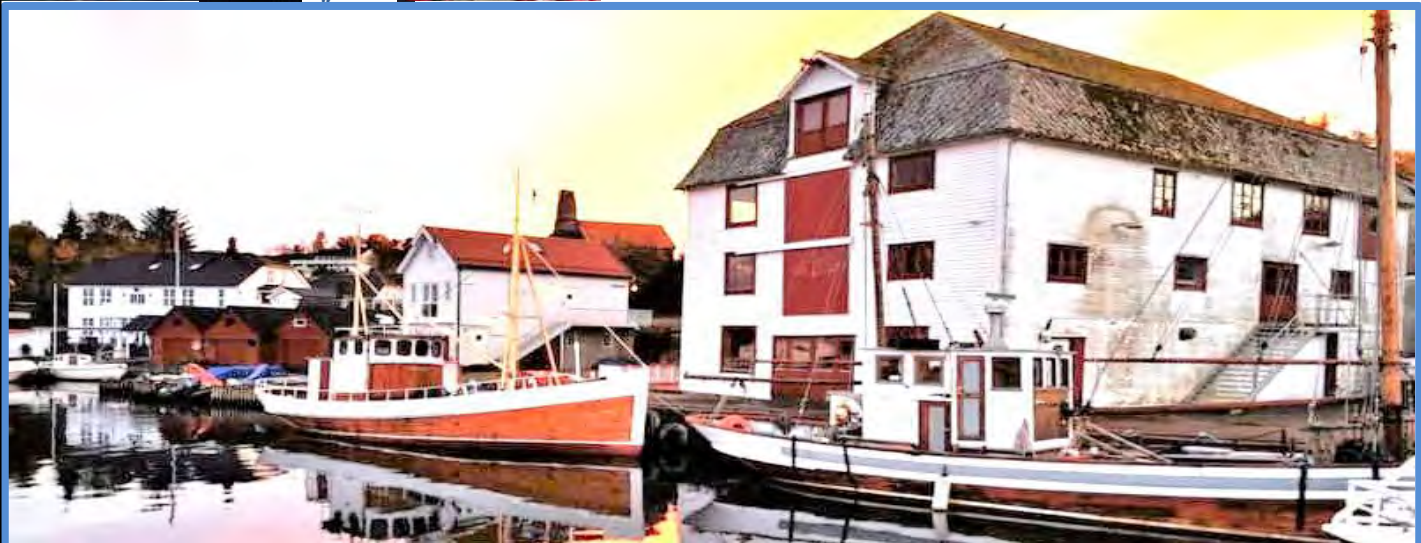
Robert



Arnulf



Thomas



Hvorfor ikke gjøre som NMSK-familien Totland i Mosterhamn på Bømlo – kjøpe seg et gammelt og historisk sjøhus, med eksklusiv kai plass til sine kuttere? (De har ingen fritidsproblemer!) Foto: Arnulf



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Drammensveien 208, 0277 Oslo

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

