



SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Mai 2023

Utgave nr. 117
Opplag 500

NORSK MOTORSKØYTEKLUBB:
"Unike fartøyer"



www.nmsk.no

SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



Forsidebildet:

Felix på Nybrott

Foto: Torolf

Redaktører:

Arnulf Wibe, arnulf.wibe@online.no

Torolf Stenersen, torolf@btt.no

Innhold

- s 3 Formannens hjørne
- s 4-7 NMSK regionalt
- s 8-10 Brannforebygging og -slukking
- s 11 Hvordan få dagene til å gå ombord i båten?
- s 12-15 S/S Albertine av Sandefjord sin tur til Karibien
- s 16 Midtsidebåt L/K Stavern
- s 17 Midtsidebåt MK Svan
- s 18 «Gjør Akershusstevnet great again»
- s 19 Gamle norske båtmotorar (*Robert Voldnes*)
- s 20-21 VHF nye kanalplaner 2023
- s 22-26 Reisebrev «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

Formannens hjørne

Sees vi på sjøen i år? NMSKs aktivitetskalender lister opp en rekke arrangementer langs kysten der Motorskøyteklubben har mulighet for å samles, treffe nye og gamle venner og dyrke vår felles interesse for kystkultur, gamle båter og det sosiale miljøet i klubben. Savner du noen arrangementer i oversikten kan du gjerne tipse oss i styret om dette, -og enda bedre er det om du melder deg til å være vår lokale representant under stevnet. Dette innebærer ikke nødvendigvis mer enn at du legger ut informasjon på vår facebookside og oppfordrer andre fartøy til å møtes på samme stevne, eller om du vil kan du kontakte styret dersom du ønsker Skipperposter til utdeling, eller annet profileringsmateriell.

Hvor går ferden din i år? Kanskje du har lyst til å møte andre NMSK medlemmer på ferden? Vi oppfordrer våre medlemmer til å dele info om hvor de skal og hvor de har vært, -til glede å inspirasjon for klubbens øvrige medlemmer. Det er mange nye og trivelige bekjentskap som venter på deg i Skøyteklubbens miljø. Du kan enten sende det inn til oss i styret, eller dele fritt på Facebookgruppen vår, etter eget ønske.

Årsmøtet i mars forløp stille og rolig. Det var ingen innmeldte saker og styret ble gjenvalgt i sin helhet. I tillegg til dette er det veldig gledelig å informere de som ikke har fått det med seg at Torolf Stenersen, byggmester fra Sandefjord og mangeårig dreven skøyteskipper, har meldt seg til å gradvis overta Skipperpost-redaktør jobben. Han og Arnulf samarbeider nå om denne utgaven av Skipperposten og lager en plan for videre utgaver. I tillegg vervet Anne Koplund, Arnulfs samboer, seg til å bidra med økonomi- og medlemsansvar i styret. Vi går med andre ord gode tider i møte også i fremtiden.

På det personlige planet har egen vårpuss tatt lenger tid enn planlagt, mye takket være den usedvanlig kalde mars-måneden i år. Dekket er i alle fall skrappt og slipt, samt har fått mange, mange 10 talls liter Owatrol D1. Toppstrøkene derimot var planlagt med Owatrol D2, men det 10 liter spannet i garasjen viste seg å være en egenkomponert linolje-terpentin-tjære blanding fra et par år tilbake, som jeg må innrømme at jeg ikke husker helt hva inneholder. Spenningen er derfor stor i forhold til *når* oljen på dekket blir helt gjennomherdet, - foreløpig er den *sticky* hver gang solen titter frem... Den som venter får se. I mellomtiden er planen å male ferdig på styrhus og overbygg, slipe og male fenderlist hvor jeg har byttet en del løpemeter (*du vet sånn liten fenderlist i dimensjon 6 * 3 tommer*) samt male skutesider og svinerygg. Har også en plank på svineryggen babord som skal byttes ila sesongen. Det er det som er så deilig med sånne gamle, flotte fartøy, -en blir aldri arbeidsledig. Trikket er å se positivt på oppgavene, istedenfor å definere det som tvangsarbeid. For min egen del er det mye god meditasjon i å pusse båt, og jeg tror ikke jeg er alene om å ha det på den måten. Gleden av å seile rundt i eget fartøy, i visshet om at skuta skinner som følge av egen innsats, er heller ikke feil. På den annen side er det også veldig godt og nødvendig med hjelpende hender innimellom, så familien får gleden av å bidra når de har anledning.

Avslutningsvis håper jeg alle NMSKs medlemmer får glede av sine fartøy i sommer, og ser frem til å møte flest mulig av dere langs kysten. Husk å tipse hverandre om destinasjoner og dele lyd, bilder og historier med oss.

Riktig god skøytesommer ønskes dere alle

Thomas Nicolai Bjønness

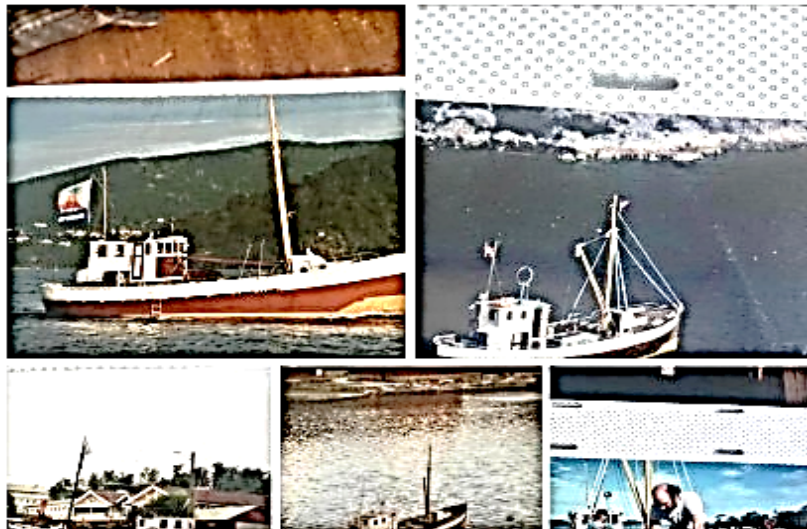


NMSK regionalt



Vestland og Rogaland

Noen som vet noe om «Brislingen ,
Dagning , Kvalen» ? Flyter den ennå ?



Losskøyta Stavern

16. februar · 🌐



Noen som har noe lignende for salg?



Jarle Lyngbø
4 d · 🌐

Anders Jahre og 24 andre

Liker

Kommentarer

kommentar til

John Audun Hauge

Jeg eide den i noen år, 1983 til 87, og bodde or
Kvalen. Jeg skiftet June Muktel semidieselen me
Den lå det i mange år.
Antar den er historie nå?

John Magne Sørensen
3 d · 🌐

Då var "verste" jobben gjort - så langt 😊 Resten tar me på sjøen, og så er det bare å nyta
sesongen før me må begynna på nytt på aktivitets/jobbelista som så mange gonger før 😊😊
Dette kallast "det gode liv" her i huset.....👉 Eller sirkeltrening 😊



Det har vært lite
aktivitet på NMSKs
Facebookside fra
Vestlandet og
Rogaland denne
vinteren....

NMSK regionalt

Møre, Romsdal, Trøndelag, Nord-Norge

Stein Grenersen • Norsk Motorskøyteklubb (NMSK)
13. mars • 🌐

Denne kommer for salg etter påske



Robert Arent Voldnes
18. februar • 🌐

Mlmre.. 🚢

2018 🤩

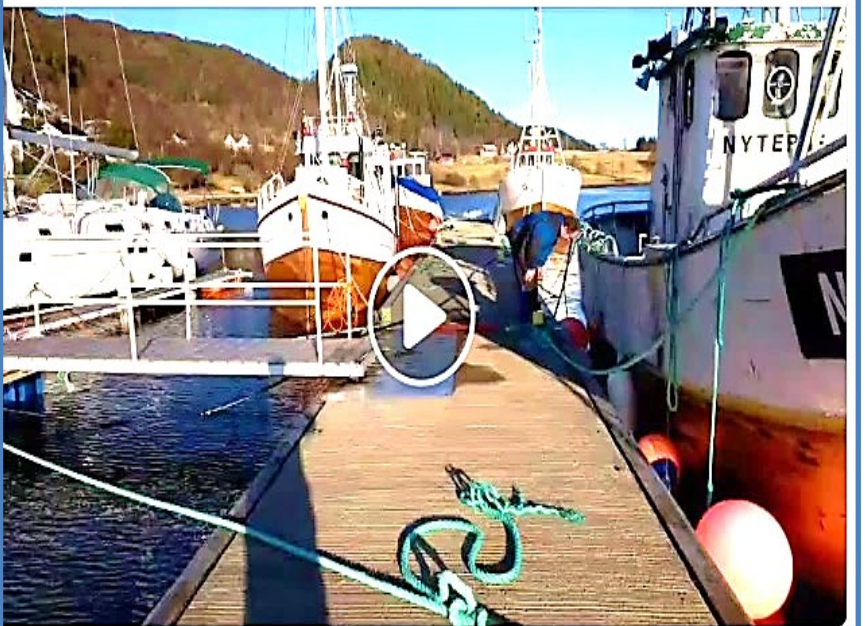


Sondre Grønli
1. april kl. 00:35 • 🌐

Har tatt på meg i oppdrag å gå M/K Odd fra Lofoten å sør til Trondheim. Slike kvelder som dette gjør de absolutt vært det. Fikk spektakulært nordlys i går og åver Vestfjorden men slingra fer møke te å ta bilde.



Erling Blindheimsvik sendte direkte.
21. mars 2020 • 🌐



NMSK regionalt

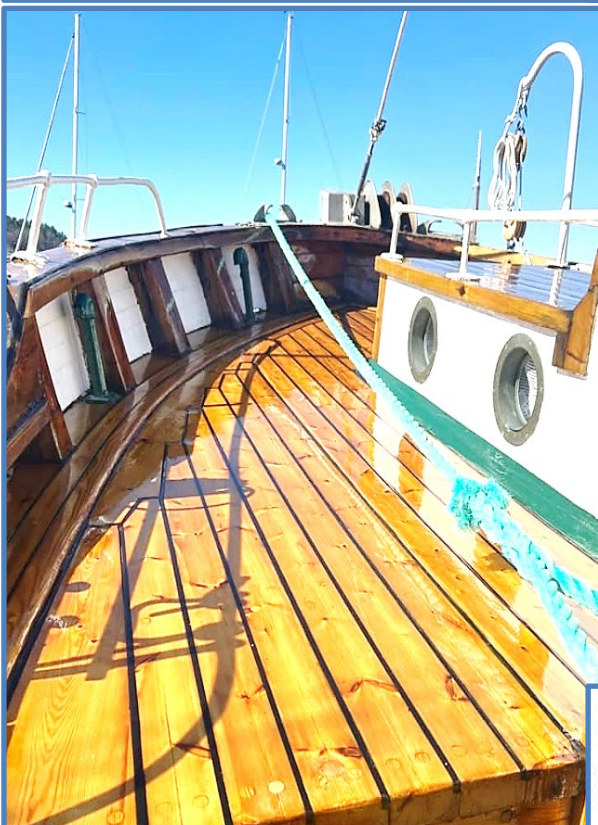
Agder-Telemark-Vestfold



Marthe Leiddal Riseplass

3 d · 🌐

Hatlestrand med mannskap ønsker alle en fin ettermiddag i sola 🌞



Torolf Stenersen

10. april kl. 17:24 · 🌐

Så ble påska «vel overstått». Ser jo her på fb at det var flere enn oss som koste seg på sjøen. Sebago var riktignok byttet ut med Alfa fottøy, men det la da ingen demper på stemningen 😊. Som dere alle så i Skipperposten sist, så ønsker Arnulf avsløsning / assistanse m Skipperposten. Det har jo vært hans «baby» i alle år, og helt sikkert noe flere enn meg har gledet seg til å få i kassa. Jeg har mønstret på i redaksjonen, og hadde satt pris på bidrag fra SMK ere rundt forbi. Send meg gjerne en pm på 91344390 om spørsmål eller bidrag. MvHT

Torolf Stenersen

Hiver meg på her. Furudekk m 50 / 50 Benar og Ravi. Samme prosedyre i 34 år 🙌👍

NMSK regionalt

Viken

Lars Thomas Flekkum

11. april kl. 08:30 · 🌐

...



Bjørn-Erik Enge

17 t. · 🌐

...

Nå er Sjøgutten klar for en ny sesong 🥳



👍 Du, Thomas Nicolai Bjønness, Torolf Stenersen og 111 andre 5 🗨️

Lenge siden oppdatering her nå.

Dekket er tett og bayer lagt.

Venter på at alt skal tørke ferdig slik at det kan slipes ferdig før oljing og lakk.

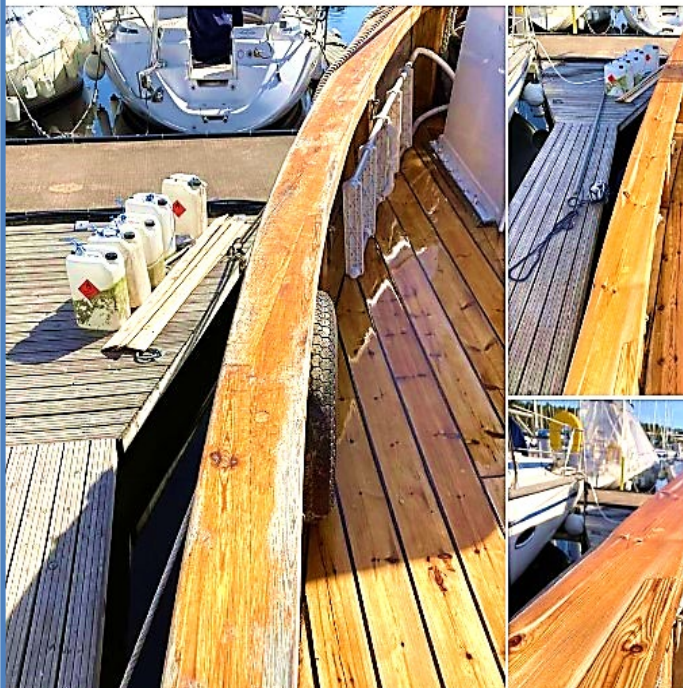
Kappa er skrapet, oljet med Clipper1 og beiset 2 strøk med International sin båtbets



Nils Verne

3 d. · 🌐

Rekka måtte tas også . Blir bra den etter mange nok strøk 🙏



Arnulf Wibe

16. mars · 🌐

...

(Justert info pr 14. april, fra den første invitasjonen/innlegget 16. mars)

NMSK VÅRSAMLING i OSLOFJORDEN 18-21. mai

Hva med å samles i Tåjebukta på Håøya (nær Oscarsborg) i tiden 18.- 21. mai ?

Dette kan for mange av oss bli en koselig langhelg på sjøen - normalt med våren i

lufta og yrende båtliv. (se bilder fra en tilsvarende mini-samling på samme sted i

påsken 2022). Det er GRATIS å fortøye der, men ikke mulig å reservere plasser.

NMSK s flagg settes opp på brygga der ... Se mer



Brannforebygging og -slukking

- fra RS.no og Arnulf Wibe -

Fra RS Redningsselskapet:

Hvordan kan du forebygge båtbrann?

Hvert år brenner det i rundt 250 til 300 fritidsbåter langs Norges kyst. Årsakene kan – som sagt – være så mangt, men her har du de tre vanligste årsakene.

Motorrommet

De fleste branner i fritidsbåter oppstår i forbindelse med drivstoffsystemet og motoren. Teknisk svikt, ofte på grunn av manglende ettersyn og vedlikehold er en vanlig årsak. Oljelekkasjer i motorrom kan ved høy temperatur antennes osv. For å forebygge brann er det derfor svært viktig å sørge for jevnlig kontroll og vedlikehold av motor og drivstoffanlegg. Bensingass er svært eksplosiv, og kan antennes av den minste gnist. Det er viktig å sørge for ventilasjon i motorrom, og at motorrommet luftes for eventuell gass før motoren startes.

Strøm og vann

Strøm og vann er som kjent ingen ideell kombinasjon, og det krever at du følger med og går over det elektriske systemet i båten jevnlig og minst én gang i året. Se spesielt etter skader og brudd på ledninger. I tillegg bør man være lurt å tenke over om båtens el-anlegg er dimensjonert for alle de elektriske produktene som vi i dag har med oss om bord.

Drivstoff, gass og brannfarlige væsker

I en moderne fritidsbåt finnes det både drivstoff, gassflasker og andre brannfarlige væsker. Dette utgjør en stor brannfare hvis det ikke brukes og lagres på en forsvarlig og trygg måte.

Rop om hjelp og hopp

Hvis det verste skulle skje, og varmen tar ordentlig tak om bord, er det beste rådet: Rop om hjelp på VHF eller på mobilen, og gå i lett båten. Det siste rådet betinger selvsagt at du har en lett båt – noe som etter manges mening er nødvendig sikkerhetsutstyr.

Fire ting du bør huske på:

1. Ikke søl med bensin eller olje. Stopp motoren umiddelbart hvis du merker lekkasje. Stopp motoren og slukk sigaretter og åpen flamme når du skal fylle bensin eller olje.
2. Steng alle utløp for bensin, gass eller olje når turen er avsluttet. Tøm eventuelle askebegre. Brannfarlige væsker må oppbevares i godkjente kanner og sikres mot slingring.
3. Luft ut motorrommet. Bruk nesen for å finne lekkasjer før hver tur og etter fylling av drivstoff. Kjør utsugingsvifte under bunkring og noen minutter etter.
4. Har du båt med overnattingsmuligheter der du bruker gass til kokeapparat/grill, så bør du installere en gassalarm.

Er det påbudt med brannslukningsapparat i båt?

Båter med motor opp til 120 kw (163 hk) skal ha løst eller fast brannslukningsanlegg. Båter med større motor enn 120 kw skal ha fast brannslukningsanlegg. (Godkjent anlegg er påbudt i alle nye båter som bygges med bensinmotor).

Spesielt om brann i LITHIUM-ION BATTERIER

Av Arnulf: Etter mange år i relativt stor båt med et betydelig strømforbruk ble jeg «lei av» syrebatterier og lyttet til- og leste mye positivt om lithium batterier. Så - jeg anskaffet 24V lithium forbruksbatterier til Torungen for et par år siden. Senere har jeg også lest mer og forstår at flere forhold jeg må forholde meg til med disse moderne strømkildene. Fordelene er store, men det er også viktig å forstå og sikre meg mot det som *kan* være en fare.

Den åpenbare fordelen med lithium- kontra syrebatterier er vekt, størrelse, raskere opplading, og at fullstendig utlading ikke «dreper» dem. En åpenbare ulempe er prisen, men også et mulig problem med slukking hvis det «tar fyr».

Jeg er ikke et elektriker, og er nå glad for at jeg fikk de installert og justert (bl.a. dynamo) av en fagmann. Jeg har også forstått at de absolutt ikke bør brukes som startbatterier!

Vær alltid forsiktig når du nærmer deg en brann, spesielt når det gjelder batteribranner grunnet det potensielt eksplosive forløpet. AVD brannsløkker er egnet for bruk mot branner i litium-ion batterier.

Jeg har etter anbefaling kjøpt et eget lithium slukkeapparat, (pris ca kr 2.000)

<https://www.sikkerheten-selv.no/produkter/brann-og-sikkerhet/brannslukningsapparat/brannslukningsapparater/brannslukningsapparat-lithium/cgs-avd-brannsløkker-2-l-lithex-2/>



Slukking av brann i litium-ion batterier:

Brennende litium-ion batterier kan eksplodere og skytes flere meter avsted. Bruk derfor beskyttelsesbriller eller annen øyebeskyttelse ved slukking av branner i litium-ion batterier.

AVD kjøler ned det brennende materialet, og kveler brannen gjennom at det skapes et temperaturbestandig sjikt som hindrer oksygentilgang. (Om batteriene er innebygget kan man få en begrenset effekt, da slukkemiddelet ikke kommer til batteriene i tilstrekkelig grad).

Brannsløkkeren kan benyttes ved branner i *elektriske anlegg* inntil 1000 Volt.

AVD skal påføres med sveipende bevegelse fra 1-2 m. avstand. Påfør slukkemiddelet i porsjoner, og fra flere retninger om mulig. Påfør slukkemiddel helt til sløkkeren er tømt. Se alltid etter mulige rømningsveier først. Forsøk ikke å nærme deg brannen dersom det er risiko for at brannen kan spre seg slik at rømningsveien blokkeres.

Brannslukningsutstyr

- Røykvarsler bør være obligatorisk om bord i båter med overnattingsmuligheter. Test jevnlig og bytt batteri ved innledningen til båtsesongen.
- Ha minst ett 2-kilos pulverapparat lett tilgjengelig for brannslukking. Større båter bør ha flere apparater. Vend apparatet opp-ned et par ganger i løpet av sesongen for å fordele pulveret, og sjekk at trykket er godt nok. Brannstasjonen kan sjekke apparatet for deg.
- Fast montert brannslukningsanlegg med slukkegass i båter med innenbords motor. Anlegget kan fjernutløses eller være termisk operert. Slukkegassen fordeles direkte til utsatte steder i motorrom og tankrom, uten at lokket over motorrommet må åpnes.
- Kunnskap. Sørg for at alle om bord vet hvor brannslukningsutstyret finnes og kan bruke det. For å unngå panikk ved brann er det viktig å ha tenkt gjennom hvordan en brann kan utvikle seg og hva du skal gjøre både når du er ute på sjøen og i gjestehavna.
- Jevnlig vedlikehold er den beste forsikringen mot brann: Gå nøye igjennom båtens brennstoffanlegg hver vår. Skift ut slitte og dårlige deler.



Sikkerhetsutstyr mot båtbrann

Brannvarsler, brannslukningsapparat og rømningsvei er tre viktige foranstaltninger du bør tenke på.

Sovelugarene skal ha alle tre.

Et pulverapparat for hånden, en brannvarsler med ferskt batteri og rømningsvei er påkrevd i en sovelugar hvis du skal sove trygt. En liten brannvarsler kan, festes med selvklebende borrelås. I tillegg anbefales det å ha en varsler i hver av båtens lugarer.

Hvilke alarm kan/bør du ha ombord?

- Brann- og røykvarsler
- Kullosalarm/CO-alarm
- Gassalarm/gassdetektor

Brannslukningsutstyr

- Røykvarsler bør være obligatorisk om bord i båter med overnattingsmuligheter. Test jevnlig og bytt batteri ved innledningen til båtsesongen.
- Ha minst ett 2-kilos pulverapparat lett tilgjengelig for brannslukking. Større båter bør ha flere apparater. Vend apparatet opp-ned et par ganger i løpet av sesongen for å fordele pulveret, og sjekk at trykket er godt nok. Brannstasjonen kan sjekke apparatet for deg.
- Fast montert brannslukningsanlegg med slukkegass i båter med innenbords motor. Anlegget kan fjernutløses eller være termisk operert. Slukkegassen fordeles direkte til utsatte steder i motorrom og tankrom, uten at lokket over motorrommet må åpnes.
- Kunnskap. Sørg for at alle om bord vet hvor brannslukningsutstyret finnes og kan bruke det. For å unngå panikk ved brann er det viktig å ha tenkt gjennom hvordan en brann kan utvikle seg og hva du skal gjøre både når du er ute på sjøen og i gjestehavna.
- Jevnlig vedlikehold er den beste forsikringen mot brann: Gå nøye igjennom båtens brennstoffanlegg hver vår. Skift ut slitte og dårlige deler.

Hva gjør jeg hvis det begynner å brenne i båten?

Oppdager man en brann helt i startfasen, kan man ha et lite vindu hvor man kan forsøke å slukke brannen med et pulverapparat, eller ved å kvele brannen med – for eksempel, et brannteppe. Men, og dette er viktig: Dette skal man kun forsøke hvis man har klare rømningsveier og en god evakueringsplan. Mange går dessverre alt for langt i et forsøk på å slukke brann i egen båt.

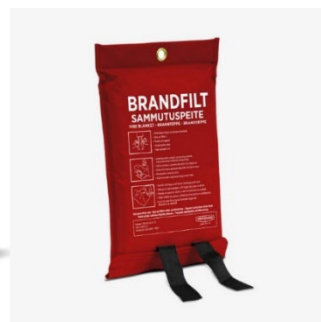
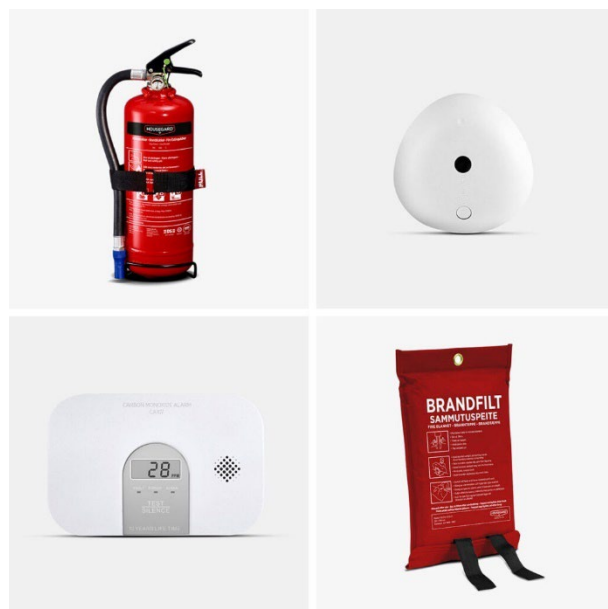
Brannteppe til båten

Brannteppe egner seg spesielt godt til å legge over brennende gryter, gjenstander eller personer som har brann i klærne. Det er også godt egnet til å pakke seg inn i under evakuering.

Brannteppe kommer i to størrelser; 120 x 120 cm og 120x180 cm glassfibervev, som gjør det motstandsdyktig mot varme. Teppet stoffpose/veggholder og med norsk bruksanvisning.

Automatisk pulverlukker

CGS PEA10 automatisk pulverlukker 68 °C - Frostsikker ned til -30 °C, Aktiveres ved 68 °C.



Hvordan får dere dagene til å gå om bord i båten?

- Jorun Camilla Krüger -

Dette er et spørsmål vi ofte kan få fra folk som vi kan referere til som ekte landkrabber.

Vi har en båt med alle fasiliteter, do, nei unnskyld, WC, bysse, messe og to soverom. Det ene soverommet er et «master bedroom» med diger dobbeltseng, rett under dekk. På «master bedroomet» har vi et skylight som gir riktig følelse av å være midt i værøyet uansett. Vi elsker å våkne opp enten det er sol, regn eller storm. Vi har også god uteplass, både foran og bak, altså på bakken, hoveddekk og akterdekk.

Båten måler i underkant av 15 meter, fra hekk til forstevn og fire og en halv meter fra styrbord til babord rekke. Når solen skinner, har vi to et hav av frihet. Når det regner, har vi alltid plass til flere. Da kryper vi inn i et styrhus, med to skipperstoler, kart, kompass og ratt. I tillegg til en messe og bysse, med kjøleskap, bluss og sitteplass til de som ønsker. Da blir det intimt og de gode samtalenes flyter godt i et styrhus som er i overkant av 6 m².

Så hvordan få dagene til å gå?

Vi elsker sommermånedene og vi har nytt mange uker om bord. Og hvert år tror vi at vi skal få gjort litt forefallende, som vi ikke rakk under vårpussen. Vi «fyller» båten med; maling til skanseledninga, pussepapir og Benarolje til rekka og nylonvask til vinduene. Dette gjør vi i god tro om at vi har god tid og at vi helt sikkert kommer til å rekke det når vi har kasta loss. I hvert fall det året vi fikk over 5 uker sammenhengende.

Men, vi rekker det jo ikke, dagene bare forsvinner. Og det eneste vi ønsker er å tviholde på dem, men det er umulig. For ubønhørlig går hver dag inn i en ny dag. Derfor er ikke målet å få dagene til å gå, men å fylle dagene og det gjør vi. Ikke med maling, pussing og vindusvask. Vi fyller dagene med salte bad, prat, jakten etter den perfekte plassen, god mat, godt drikke, nye og gamle venner og bekjente. Vi fyller dagene med turer i diverse havner, byer og øyer, enten til fots eller med sykkel. Noen ganger velge vi å ligge helt stille på dekk, om bord i en båt som har alt, inkludert kjærlighet og varme og et hav av tid.



Albertines siste reis:

Reiseskildring fra S/S Albertine av Sandefjord sin tur til Karibien – Del 1

- av Torolf Stenersen -



Etter å ha forlest oss på reiseskildringene fra Rundø, Caprice, Capricornus og Framstig, var det endelig blitt vår tur til å seile sørover mot Karibien med vår egen Albertine. Skøytene nevnt over her, var alle gaffelriggede båter som hadde seilt sydover, og leserbrev og bøker hadde gjort oss veldig motiverte for en lignende tur.

Vår egen båt ble kjøpt inn i 1978 i Åsgårdstrand for kr. 30.000,-, og kunne på den tiden sammenlignes med et 38 fots grønnsaksbed med nylakkert eikerekke rund. Båten var nemlig pill rått, men hadde flott rekke. Men vi likte skroget godt, og 30.000,- var det vi hadde av penger. Det vi ikke kunne om treskuter og bytte av plank og spant etc., ble lært på den harde måten. Ofte med innleid båtbygger.



At vi allerede i 1979 fortalte folk på kaia at vi hadde tenkt oss til Karibien, fikk mange til å riste på hodet, og sende oss medfølelse blikk.

Etter mye motgang, (og mye gøy), utallige arbeidstimer, og ca. 240.000,- kroner, lå endelig Albertine klar ved kaia. Da var 70% av spant og hud skiftet, det var nytt dekk og nye hytter, samt ny rigg tegnet av Cecil Stephansen. I den lille byen Sandefjord visste de fleste om våre planer, så da vi tok en runde

på byen for å spørre om hjelp til utrustningen, opplevde vi det fantastiske at alle vi spurte var glade for å bidra. Således kunne vi 1. juli 1983 seile av gårde med komplett sikkerhets utstyr, proviant for et halvt år, og rikelig med forfriskninger fra vårt lokale bryggeri for å nevne noe.

På kanalferd i Skottland

Vi valgte å seile sydover langs sørlandskysten, og over til Skottland. Vi hadde vært der året før på «prøveseilas», og var blitt sjarmert av gjestfrie Skotter og vakker natur. Turen tok 4 døgn i regn og ikke altfor mye vind fra Kristiansand. Vi ankom Inverness i tett tåke, og navigerte etter kompass, radiopeiler, og slepelogg fra bøye til bøye. Dette var lenge før dagens plottere så dagens lys. (i alle fall hos oss).

Etter et relativt langt pub besøk, (vi var veldig fornøyde med navigasjonen), tok vi det med ro i en hyggelig by noen dager før vi startet på den berømte Caledonia-kanalen. Den består av 29 sluser, og går over tre innsjøer. Den mest kjente er nok Loch Ness, der det berømte sjøuhyret holder til. Vi speidet og speidet, men så ikke noe monster. Til gjengjeld hadde vi en særdeles flott tur i strålende sol. Slusevokterne som hjalp oss opp og ned forklarte fraværet av sjøuhyre med at vi ikke hadde drukket nok whisky. Siden vi ikke drakk alkohol under fart, lot vi



monsteret seile sin egen sjø. Turen på tvers av Skottland sitter fortsatt igjen som et meget hyggelig minne, fullt på høyde med opplevelser vi senere hadde i Karibien.

Etter ca. en uke på kanalen, endte vi opp i Fort Williams, der vi betalte 41 pund for turen. (dette var altså i 1983!). Meget billig konkluderte vi, og nøt å komme ut på sjøen igjen der vi satte seil og seilte videre mot Lands End. Men først var vi innom Isle of Man og Dublin. Planen var å ankomme Fallmouth for å gjøre sjøklart før neste etappe på åpent hav. Fallmouth var kjent for en hyggelig havn for seilere som skulle langt. Det var alle type tjenester og billig proviant der. Det var en sann fryd å ligge i gjestehavna med tilgang til vann og strøm. Ikke minst strøm var jo en mangelvare på sjøen. Jeg hadde på den tiden radioamatør sertifikat, (LA 3HZ), men senderen trakk jo en del strøm. Så det var ikke alltid «skips elektrikeren» lot meg utfolde meg på eteren selv om vi hadde vindmølle i mesanmasta. Men i havna med landstrøm gikk det unna.

Det samlet seg etter hvert en del skandinaver i havna, og stemningen var god og forventningene høye til fremtidige eventyr. De vi hadde mest kontakt med var seilbåten «Seven» fra Fjærholmen utfor Tønsberg, med Svein Jonassen som skipper. De var tre karer om bord, og hadde som oss tatt seg fri et år for å seile til Karibien og hjem igjen.

Endelig var vi klare for avgang, og det kriblet jo litt i magen da vi heiste seil på høyvann og satte av sted. På kvelden tente vi parafin lanternene og fordelte vakter. På min nattevakt andre døgnet, kom det opp en spekkhugger på styrbord. Jeg vekket opp karene på frivakt, men vi så den ikke mere. Slukøret gikk de til køys igjen og mumlet noe om at jeg ikke burde ha så livlig fantasi. Men niser og annet dyreliv var det masse av. Vi var heldige med vinden som gjorde at vi kunne seile i liten nord øst kuling hele veien over til La Coruna i Galicia. På morgningen femte døgnet, seg vi i morgendisen inn på havna. Det var en kjempegod følelse og droppe anker i bukta. Vi hadde tross alt kun navigert på kompass, radiofyr og slepelogg som tidligere nevnt. Det var først senere vi lærte oss å bruke sekstanten.

Loggboka til Albertine gikk jo dukken i forliset som det kommer mere om i neste nr., men fra et leserbrev hjem, ser jeg at skipperen har prøvd seg som poet;

Fra Fallmouth i England – til La Coruna in Spain.

Vi satte avgårde – it's hard to explain. Alle

tanker og følelser som sitter i kroppen, når vi endatil får god bøl på toppen. Vi skjente over Biscaya med seks knop i snitt - det var en herlig følelse å sitte der, og la blikket fare fritt. Vi satt tre mann i styrebrønn og lot tankene fare, mens ramsalt sjø vasket dekkene bare. Å seile med en slik gjeng som Albertine skal gjøre, gjør det enkelt og morsomt sin skute å føre. Til nye havner og nye venner, som man i enkelte tilfeller aldri glemmer.



Det er jo tydelig at seilasen så langt hadde gjort inntrykk. I La Coruna traff vi de fleste av våre nye seilvenner fra Fallmouth igjen. Maten på land var billigere og mye bedre enn om bord, så det ble mange hyggelig «sjøslag» på havnekneipene. En av gutta om bord i Albertine var god på Spansk, så det tok ikke lang tid før vi ble kjent med noen av de lokale heltene. De tok oss gladelig med på utflukter både opp i fjellene og langs kysten, og på det meste var vi 8 stk. på tur i en 2 CV. Den hadde riktignok seilduks tak som vi kunne brette bakover, så fire stk. kunne stå i åpningen...

Etter meget hyggelige dager i La Coruna, satte vi kursen sydover. Tanken var å gå til Bayona, men sterk vind mitt imot, gjorde at vi søkte nødhavn i en liten fiskelandsby som het Lage. Trivelig liten by, men det var grått og trist vær, så vi lengtet sydover. Etter nesten en uke i Lage, løyet vinden, og dreiet på nord. Vi benyttet sjansen og kastet loss. Jeg husker ikke hvor mange dager det tok til Bayona, men da kom varmen for fullt, og vi kunne ikke hatt det bedre. Selv om vi hadde hatt fine dager tidligere i Skottland og ellers i England, følte vi nå at vi var på vei til varmere strøk. Bayona var et yndet sted for Spanjolene, og det skjedde noe hver eneste dag.

Sjømannspresten kommer om bord.

Etter en uke i Bayona satte vi kursen sydover mot Lisboa. Stor by, men full av historie slik mange Norske sjøfolk hadde erfart før oss. Stein, en av gutta om bord, hadde tatt seg en avstikker til Madrid, så nå var vi bare to mann om bord. Helge og undertegnede. Det gikk fint med fire – fire vakter, og vi følte vi fikk mye søvn sammenlignet med hva vi hadde fått da vi lå ved land. Turen sydover gikk fint, bare avbrutt av et havari med storseil fallet en natt. Etter noe strabaser i tre meter bølger, fikk vi tredd i nytt fall og heist storseilet igjen. Da oppførte skuta seg helt annerledes og roen senket seg atter om bord.

Etter en flott innseiling til Lisboa, fikk vi anvist plass i et havnebasseng med flytebrygger. Meget behagelig å slippe å tenke på tidevanns forskjeller. Om det var det store Norske flagget vårt som var utslagsgivende er ikke godt å si, men det var rift om plassene, og vi fikk den siste.

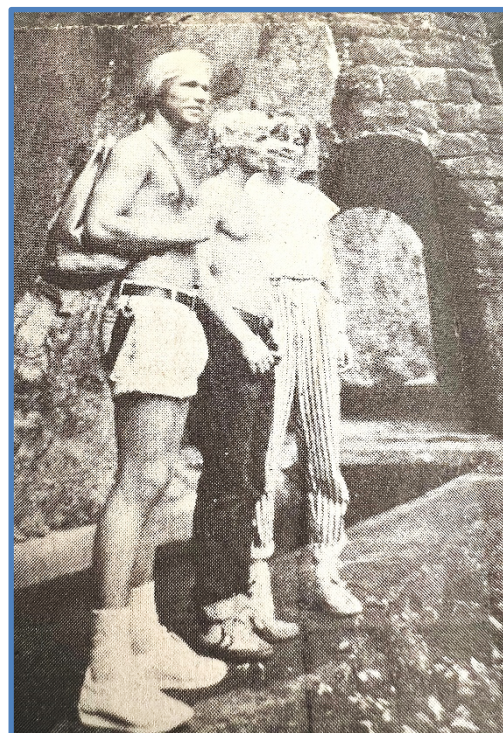
Det var her vi fikk sjømannspresten om bord, og han fikk oss nesten til å føle oss som ekte sjømenn. Han kom med litt eldre utgaver av Sandefjords Blad og Tønsberg Blad samt en pose med ferske wienerbrød. Vi disket opp med kaffe, og et glass fra Porto.

Lisboa var en fantastisk by på alle måter, og vi var der en drøy uke. Da hadde vi utforsket byen, vært på fine turer i høylandet, og vært på middag på den lokale yacht klubben. Gutta der synes det var artig med en gaffelrigget Norsk treskute, og vi ble spandert på hele kvelden.

Madeira neste.

Men etter en uke i land ble vi ofte litt rastløse, og ville ut på sjøen igjen. Vi satte kursen for **Funchal** på Madeira, og etter ca. fire døgn kunne vi seile inn på havna og kalle opp havnefogden på VHF. Han hadde observert oss fra kontoret sitt, og lurte på hvor vi ville ligge. Det var ingen marina med flytebrygger her, så gjester ble anvist til bøyer ute i havnebassenget. Det rullet litt her, og så ble vi jo da avhengig av jolle til land, og alt det medførte av planlegging. Vi ville jo helst inn på indre havn bak moloen, der de lokale hadde sine plasser.

Etter litt rådslagning om bord, kalte jeg opp havnefogden igjen og lurte på om vi kunne komme inn i det indre havnebassenget. Jeg sa vi hadde problemer med kjølesløyfa og siden havna tørket opp to ganger i døgnet, kunne vi sjekke undervannsskroget og gjennom føringer. Han syntes det var en god ide, og slapp oss inn til beste plassen, og det var ikke bare fordi det var tyve meter å gå til nærmeste pub. Vi lå på orkesterplass, og slapp i tillegg å betale havneavgift. Veldig ofte var det gunstig å seile under Norsk flagg.



Vi likte oss godt i Funchal. Byen var meget trivelig, og dette var jo 1983, lenge før cruise båtene gjorde sitt inntog på havna. Det var en avslappet atmosfære i byen, og siden vi lå midt i smørøyet med det Norske flagget vaiende i mesan masta, var det mange som var innom for å slå av en prat. Vi fikk etter hvert flere venner der, og en av karene vi møtte ville ta oss med på en fottur opp på Pico Ruiva som er på 1862 moh., øyas høyeste.

Vi fulgte først oppmerkede veier og stier, og noen ganger flott bygde vannings kanaler, kalt Levadas. Til å begynne med gikk det helt fint, men etter hvert som det ble mere og mere klatring, kunne vi godt kjenne at bena var mere bygd for å sitte i en styrebrønn, enn utfoldelser som dette. Vår nye venn og veiviser hadde godt denne turen før, og anslo turen opp til ca. to dagers mars. Vi hadde derfor tatt med sovepose, nistepakker og en relativt stor dunke med Madeira vin. Lykken var stor da vi på kvelden kunne slå leir og tenne opp bål. God mat og vin gjorde at kvelden ble uforglemmelig som det heter.

Turen opp krevde sitt, og noen ganger balanserte vi på smale stier som geitene hadde laget. Noen steder var det bratt ned på begge

sider, og på et sted skled en av karene (Terje Dahl fra Coco Loco), utfor, og skled ned et godt stykke. Vi var litt usikre på hvordan vi skulle få ham opp, for ingen av oss hadde lyst til å skli etter. Redningen ble en gjester som kom forbi, og som hadde en god kveil med tau over skuldra. Han var på leting etter geiter som hadde godt i samme fella. Vi fikk til slutt halt Terje opp, og selv om vi ikke forstod noe av det gjeteren sa, fortalte hans hoderysting godt hva han mente. Han fikk litt vin som takk for hjelpen, og smilte skjevt da han dro videre.

Etter to dagers mars var vi endelig på toppen til en vanvittig flott utsikt. Skjelvne i bena og våte av svette la vi oss ned og bare nøt stillheten. Men ikke lenge etter hørte vi motordur, og få minutter senere var vi omringet av turister som hadde tatt bussen opp. Det gikk nemlig buss opp fra andre siden av fjellet.

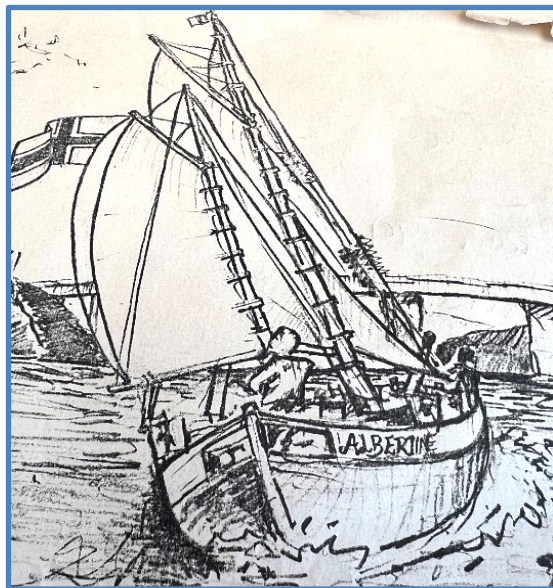
Etter hvert kom til hektene, og kunne begynne på nedoverturen på nordsiden av fjellet. Alltid enklere å gå nedover langs veien, og særlig hyggelig var det jo at det var små tavernaer i passe avstand fra hverandre. Vi var nøye på å ikke bli dehydrert, så turen ble festligere og festligere. Vi endte til slutt på et pensjonat i Santana, og leide oss et rom for natten der. Kr. 10,- pr. person! Etter å ha delt en boks med kalde pølser, sovnet vi tidlig på kvelden helt utslitt.

Vi hadde bestemt oss for å ta arbeidsbussen som gikk ned til Funchal neste morgen, og den gikk allerede 06.00. Vi var tidlig ute, og traff sjåfør og resten av passasjerene som stod og delte en flaske Martini. **Kl. 06.00** om morgenen før avgang! Vi var litt skeptiske til å gå om bord i bussen, men stemningen var god så vi fulgte på. Vi hadde ikke kjørt langt før vi angret. Det kunne virke som om sjåføren var en kloning av Martin Schanke. Det gikk i full fart på snirklete veien, og det var stupbratt på ene siden. Men vi kom trygt ned til Funchal, og da var det vi som trengte et glass..

Etter å ha kommet tilbake til Albertine syntes vi at vi hadde gjort byen og øya. På høyvann satte vi av gårde mot

Kanariøyene. Her var planen og ligge til passatvinden rundt ekvator hadde blitt så sterk at den nådde nordover mot kapp Verde og Kanariøyene. Her var det også gode muligheter for å bunkre proviant for Atlanter havs kryssingen, og for å gjøre skuta ship shape. Etter strandhugg både i Los Cristianos og Puerto Rico endte vi til slutt opp i Las Palmas. En by med yrende liv, og gode muligheter for nye bekjentskaper.

Mere om dette, om Atlanter havs kryssing, slaraffenliv blant øyene i Karibien og senere forlis - i neste nr. av Skipperposten.



L/K STAVERN

Navn:	L/K STAVERN, tidl. L/K Færder, tegnet av Bjarne Aas
Bygget (år/sted):	1952 hos GeruldsenTrebåtbyggeri i Fevik, byggenr 3
Byggematerialer:	Furu på furu
Motor (type, hk, etc):	Volvo 122A, 480 hk,
Lengde, bredde,	LOA 21,6 m, br 7 m, db 3,5 m
Bruksområde:	Lystbåt. Tidligere losbåt
Eiere og hjemnehavn:	Roy Hasløgård, 1680 Skjærhalden

En medlemsbåt i NMSK

Båtenes historie:

I 1938 ble fartøyet tegnet av Bjarne Aas, men grunnet 2. verdenskrig ble den ikke bygget før i 1952. Den ble bygget ved Gjeruldsen Trebåtbyggeri i Fevik, og er byggenr 3 av 3. Opprinnelig navn er **L/K Færder** og søsterbåtene heter **Hvasser** og **Hestøy** (Hvaler). **L/K FÆRDER** var i bruk ved Færder losstasjon fra 1952 til 1968. Den lå da stasjonert i Oslofjorden. Losene bodde da om bord, noe som forklarer fartøyet's lugarer, messe, salong samt fartøyet's generelle størrelse.

I 1968 fikk fartøyet navnet **L/K STAVERN**, og var i aktiv bruk ved Stavern losstasjon frem til 1984.

Fra 1984 ble fartøyet stasjonert ved Skudeneshavn losstasjon som reservefartøy. Under denne siste perioden har fartøyet også benyttet navnet **LOS 006**.

L/K STAVERN har fra 1990 vært disponert av Kystverket Vest med hovedkontor på Hasseløy i Haugesund. Kystverket benyttet ofte fartøyet til representasjonsturer ved eksterne besøk og interne arrangementer. Fra vinteren 1992/93 ble **STAVERN** driftsmessig overtatt av kystlaget **KORMT**, som i sommerhalvåret benyttet fartøyet til bla utleieturer for næringsliv, lag og foreninger.

Etter 70 år i Kystverket, ble fartøyet våren 2022 overtatt av Foreningen Losskøyta Stavern. Foreningen eies og driftes av Roy Hasløgård og Ann Cathrin Fjellheim. Båten er fortsatt under restaurering, hvor målet er å føre fartøyet tilbake til sin autentiske opprinnelse. Fartøyet er pr i dag registrert som lystbåt.

Tekniske data:

Byggemåte:	Furu på Furu
Loa:	21,65m
Bredde:	7,01m
Dybde:	3,5m
Dødvekt:	ca 110 tonn
Motor:	Volvo 122A, 480hk
Gear:	Ulstein vridbart med ispropell



MK SVAN

En medlemsbåt i NMSK

- Bruksomr.:** Småhvalfangst og rekefiske (lystbåt fra 1970)
- Byggematr:** Eik på furuspannt. Eik i skandekk; furu i rekkestøtter dekk og rekke, teak på styrhus og mahogny i kappe
- Motor:** Volvo TD 70
- Eier:** Knut Haakon Lilleby, Skjeberg
- Båtenes historie:** Svan er bygget hos Røds båtbyggeri i Risør 1929. Hun er bestilt av Hans Myhre i Utgårdkilen på Hvaler. Han kone Anna var dansk og ønsket en kutter. En kutter skulle de få, men ikke uten den tradisjonelle krumme Risørbaugen. Svan er etter det vi vet den siste gjenlevende Risørkutteren. Det ble bygget fem, seks stykker fra 40 til 60 fot. En ligger ved Väderöbod, en i Nordsjøen og en i Langesundsfjorden (på bunn) er det jeg vet. Svan var Hvalers første båt med midtstilt styrhus og kappa bak. Hun gikk i småhvalfangst og rekefiske med reder Hans Myhre fra 1929 til 1970. Jens Andersen, Erling Johansen og Hans Jensen var medfiskere. Under krigen fraktet de også mennesker over til Sverige og brakte med våpen hjem igjen som ble levert på ukjent adresse i Onsøy. Originalt satt en 22hk Rapp i kjeller. Helge Nilsen i Skjeberg kjøpte Svan i 1970 (av Hans Myhre) og bygget den om til lystbåt. Nytt styrhus i teak akter og kappe i mahogni forut ble utført av Røds båtbyggeri i Elingårdkilen, Onsøy. Helge kasta ut Rappen og satte inn en Volvo Bamse. Bamsen kasta han ut igjen etter bare et par år da han trudde den begynte å bli sliten. Men den maskinen sitter i dag i en veteranbuss og fungerer fortsatt godt (over 40 år senere). 1980 satte Helge inn en Volvo TD 70, som sitter i enda (2018). I 2005 var Svan på Risør Trebåtbyggeri og fikk bytta 80% av bunnen etter markangrep. I 2006 Solgte Helge båten til sin datter å svigersønn, men de skilte lag så Helge kjøpte tilbake båten noen år senere. Vi kjøpte båten i mai 2014 i god stand, men har foretatt en rekke oppgraderinger. Blandt annet har vi byttet resterende av dekket (ca 50%), bygget ny innredning i hele båten, byttet 17 bord i skroget, samt en del rekkestøtter. Mye elektrisk er byttet, nytt eksosanlegg og motoren har også fått en liten runde. Videre har vi byttet en del rekke og generelt pussa opp båten. Høsten 2022 fikk Svan en utseendemessig endring, vi bygget et glassfibertak over akterdekk med massive teakdører/ karmen, sittegruppe langs innvendig rekke og kalesjedek rundt. Penere enn ble det nok ikke, men du verden så praktisk.



«Make Akershusstevnet great again»

OMK (Oslo Maritime Kulturhavn) og Oslo kulturvernnettverk, med NMSK styremedlem Kjartan Fønstelien, er godt i gang med planleggingen av årets Akershusstevne! Det blir større og triveligere enn på mange år. Vi har allerede påmeldte båter og ønsker mange flere!

Årets stevne er **2. og 3. september**.

Fra NMSK kommer også selveste Ferdinand. Vi skal ha stand på land med effekter og profilering. Målet er å få mellom førti og femti fartøy i sjøen og et femtitalis veterankjøretøy på land. **Det blir masse moro**, og større og mer enn vi hadde i 2022. Det vil skje veldig mye spennende i denne delen av Oslo sentrum i disse dagene. Ikke minst kommer båtbygger Geir Røvik til skur 29 og forteller om trebåtbyggernes verktøy og materialer. Det er gratis deltakelse. Lørdagen er det en kjemperekefest for alle med fartøy, kjøretøy - og mange andre bidrag. Kuvertpris er kun 100 kroner og du kan spise ubegrenset. **Meld dere på** til havnesjef Oslo Maritime Kulturhavn - Kjartan Fønstelien. Enten på telefon 915 48 909 eller kjartanfonstelien@gmail.com! *FOTO (Arnulf) fra stevnet i 2022*



Ironi: Slagordet kan vi nok enes om (!), men påstander og salgsmetoder blir annerledes enn fra «disneyfiguren» bak denne capen.



Gamle norske båtmotorar

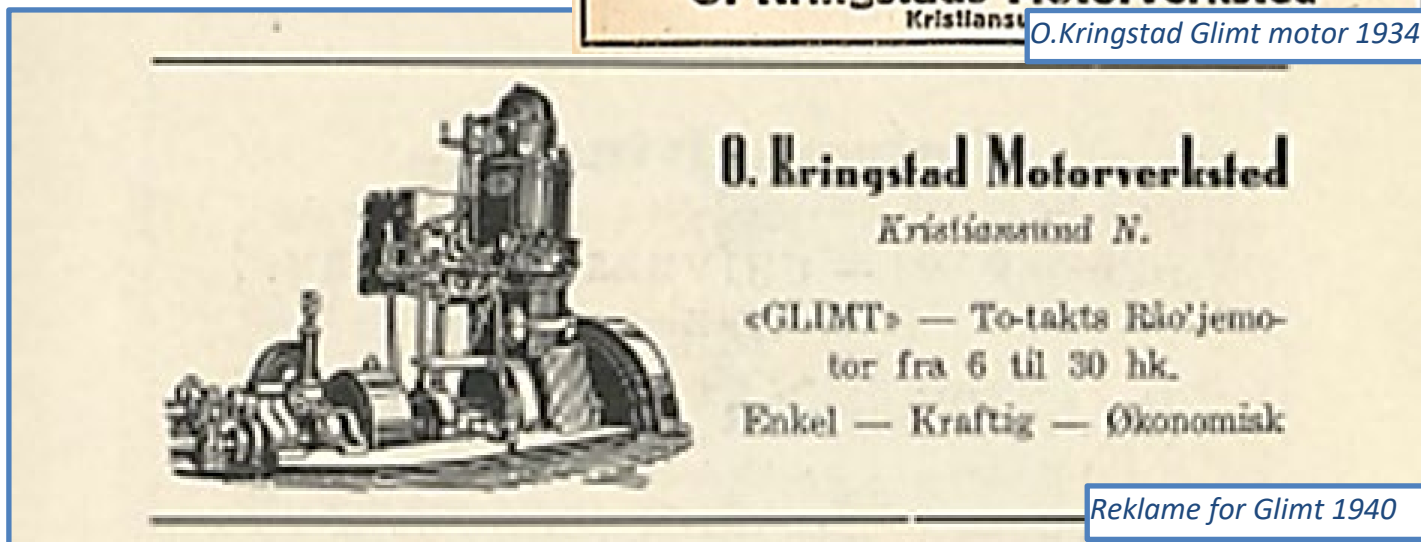
- Robert Voldnes -

Her kjem litt meir stoff om gamle norske båtmotorar-saksa frå MotorWiki på internettet.

Kringstad motorverksted - Malo & Kringstad, Kristiansund.

Oluf Kringstad startet sammen med Jakob Malo produksjon av motoren Glimt i 1922. De laget modeller i størrelsen fra 6 til 30 Hk.

Oluf Kringstad gikk ut av samarbeidet med Malo i 1933 og fortsatte produksjonen av Glimt. Mens Jakob Malo fortsatte med produksjon av en variant av motorene som han kalte Fram.



Akselvoll-motoren

Produserte motorer på **Midsund i Møre og**

Romsdal. Han startet

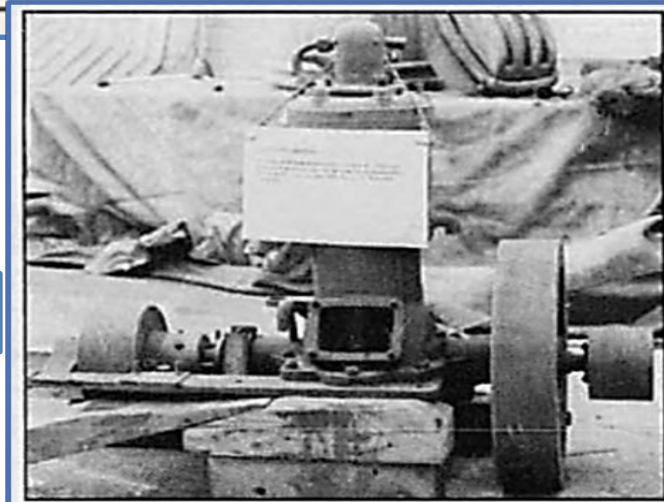
verkstedet i 1918 og sluttet i 1945. Ifølge flere kilder skal det ha blitt produsert ca 25 stk. 2-takt glødehodemotorer på 6 HK.

Konrad Akselvoll Mekaniske Verksted 1941

KONRAD AKSELVOLL

Midsund

MEKANISK VERKSTED OG SLIP.



Nye VHF kanalplaner 2023

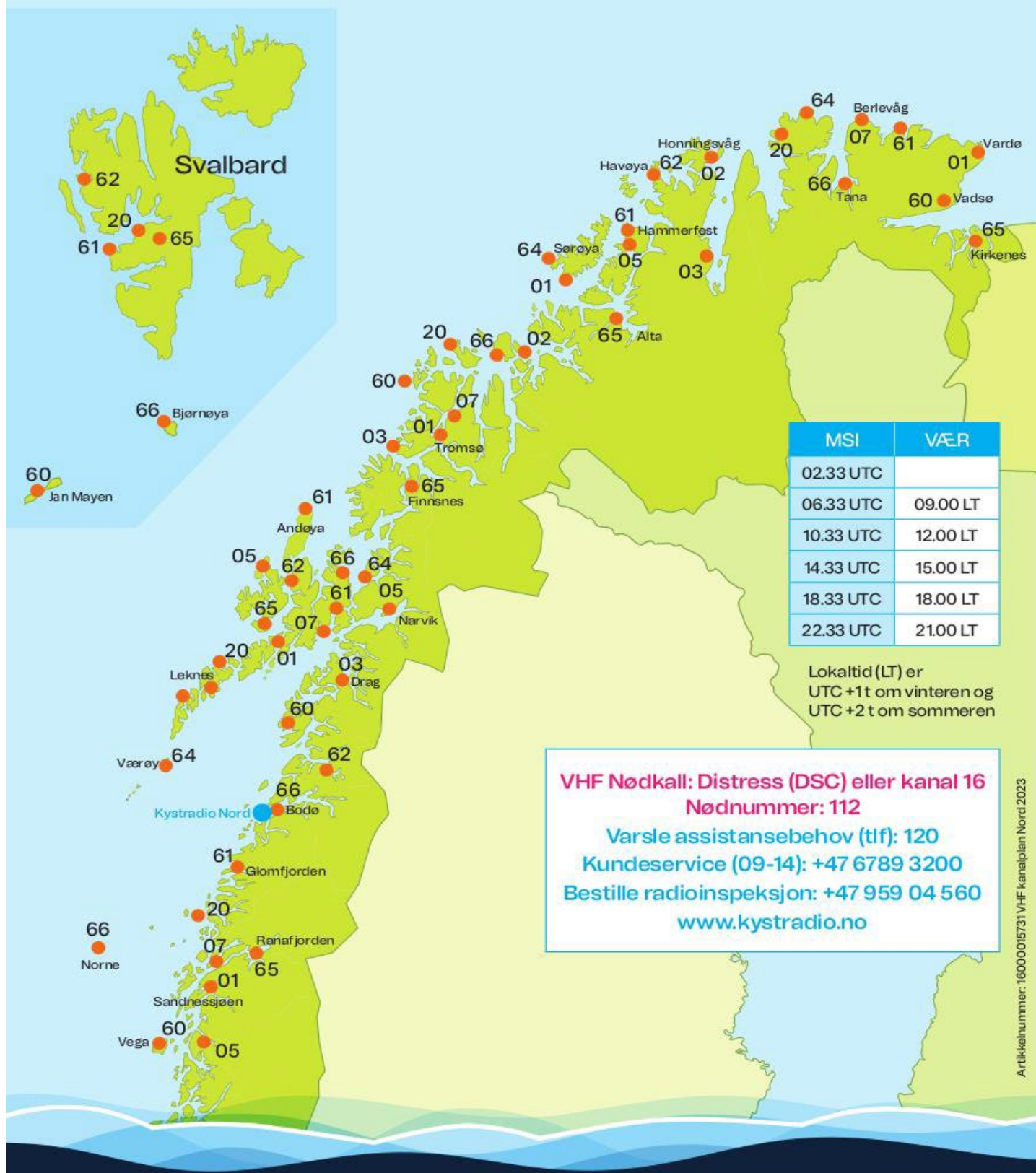
v/30.06.2023

Kanalplan VHF NORD-NORGE 2023

telenor | kystradio

Safety at sea

● Telenor kystradio: MMSI 00257 0000



Nye VHF kanalplaner 2023

v/30.06.2023

Kanalplan VHF SØR-NORGE 2023

telenor | kystradio

Safety at sea

● Telenor kystradio: MMSI 00257 0000

VHF Nødkall: Distress (DSC) eller kanal 16
Nødnummer: 112

Varsle assistansebehov (tlf): 120

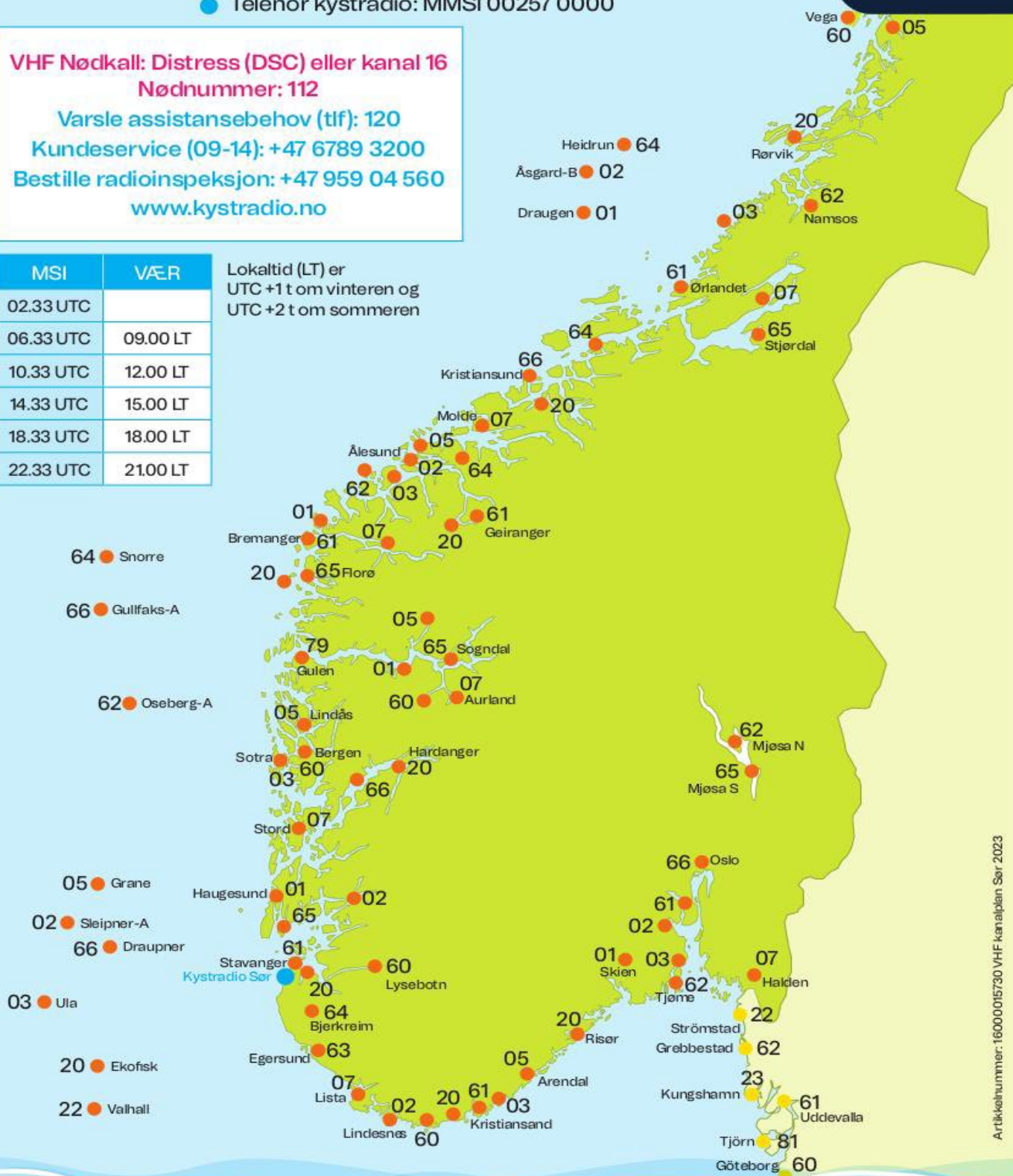
Kundeservice (09-14): +47 6789 3200

Bestille radioinspeksjon: +47 959 04 560

www.kystradio.no

MSI	VÆR
02.33 UTC	
06.33 UTC	09.00 LT
10.33 UTC	12.00 LT
14.33 UTC	15.00 LT
18.33 UTC	18.00 LT
22.33 UTC	21.00 LT

Lokaltid (LT) er
UTC +1 t om vinteren og
UTC +2 t om sommeren



Artikkelnummer: 16000015730 VHF kanalplan Sør 2023

Reisebrev fra 2022:

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. Dette er en fortsettelse fra Skipperpostens januarnummer 2023.....



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

Mandag 27/6, fra Øckerø til Åstol, 15 nm, NOK 475

Torungen fylles med snaut 900 liter diesel, på Børjessons oljer i Øckerø. Det ble mer kostbart enn sist. Nå er prisen NOK 13,20 pr liter, men fortsatt har vi en moderat drivstoffkostnad....synes jeg. Tilbake til Norge blir det nok verre. Jeg har registrert priser på Vestlandet på ca kr 17 pr liter, og det skal vi også klare med å grave litt i sparebøssa! Dette båtlivet er jo vår topp prioritet! (etter samvær med familien).

På Åstol har vi en avtale med havnesjefen, og får en suveren longsideplass utenfor Røkeriet. Supert, fordi det blåser «hatter og høi».

Tirsdag 28/6, på Åstol

Det blåser kuling i dag også, men sola skinner og varmer godt i denne lune havna, på denne vakre øya. Den stikker seg veldig ut blant alle de andre øyene i området – med vakre, gamle skipperhus på alle bergknatter.

Flesket vårt stekes på akterdekket når den norske røkerisjefen Jeanet kommer bortom. Hun er kona til sjefen Bengt, og hun tilbyr oss smaksprøver på sin røkte laksemeny. En himmelsk godsak! Anne Matros beit på agnet, og vi blir tatt imot som greve&grevinne av hovmester Mats når vi dukker opp til middag. Hun bestiller laksen, mens skippervil ha fiskesuppe. Men den inneholdt selvsagt også røkt fisk. Etter stengetid kommer Mats og Bengt ut på brygga, og hiver seg ut i vannet. Sikkert en deilig forfriskning etter en dag med godt med gjester. Når fotoapparatet mitt observeres, blir stupene gjentatt flere ganger. Alder er ingen hindring fra å framstille seg som lekne guttunger. Herlig!



Onsdag 29/6 Fra Åstol (Bohuslän) til Gluppø (uthavn), 45 nm

Vi våkner med følelsen av å ha sovet i en røykovn. Gårdagens røkte mat sitter fortsatt som limt til smaksløkene. Ikke ille, men en markant opplevelse – gjennom hele dagen. Kroppen trenger åpenbart å rense seg etter den kulinariske opplevelsen på Røkeriet, så selv urinen har røyklukt.

Det blåser solgangsbris når vi kaster loss og setter kurs nordover i retning Gamlelandet. Vi hører MAYDAY aktivitet på kanal 16. Når vi kommer ut fra et smalt sund, forstår vi.



Der ligger en drivende seilbåt med motorstopp, med to dreggliner ut akter og en skipper med skrekk i blikket. Båten nærmer seg svabergene, men faren er ikke umiddelbar – for på vår AIS ser vi to (!) redningsskøyter i 35 knops fart, som er veldig nært. De vil åpenbart klare jobben, så jeg slipper heldigvis å opptre som uprofesjonell redningsmann i dette trange og skvulpete farvannet. En av grunnene til at redningsskøyter som Torungen ble faset ut på 1980-tallet, var manglende hastighet og manøvreringsevne, og derfor dugde dårlig til slike oppdrag.

Vi er nysgjerrige på «Nordisk skutetreff», som avholde i regi av Isegran, Maritime Senter Fredrikstad AS. Seilskuter er nå på seilas sørfra mot det første samlingsstedet – uthavnen Gluppø. Vi har kontakt med ledelsen av arrangementet, Alexander Hermansen og Erlend Dale, som vi kjenner litt, og som ikke har noe imot at vi er observatører. Vi ankommer tidlig den lune uthavna Gluppø (utenfor Fjällbacka). Der kaster vi anker («plopper jernet») og koser oss med å nyte synet når skutene ankommer. De organiserer seg utenpå hverandre. Et «get together», som foregår i svært rolige former. Her møtes mye seilkompetanse «i fåreklær»! (ull). Dette er vår første ankring i år, så når kjettinglåsen åpnes og bremsen slippes, opplever vi et skikkelig spetakkel. Rustspruten står fra ankerkjettingen – når 500 kg stål ruser til bunns ut fra ankerklyset.



Torsdag 30/6, til Gravningssundet mellom S og N Sandøy (Hvaler), på svai, 29 nm,

Vi tøffer over landegrensa. «Det er ikke så lett å se den grense som går under vann». Men vi satser på at heller ingen tollere har godt syn i dag. Mellom nordre og søndre Sandøy foregår dagens skutesimaling. Vi er tidlig ute, og kaster anker midt i sundet. Alexander sitter på sin høye topp – på hytta si, med utsikt over hele sundet, og vi kommuniserer med han om hvor vi best kan unngå å ankre på vannledninger og strømkabler. Det er et flott skue å se skipene ankomme! Det er et program med musikk mm. på land i kveld. Det har vi lyst til å oppleve. Men, den gang ei. Hente/tilbringertjenesten fra seilskipene til arrangementet på land, omfatter tydeligvis ikke oss. Så når vi ser at siste hentetur ikke responderer på vår vinking, er det for sent å begynne jobben med å få vår egen jolle klargjort og sjø satt. Da bestemmer vi oss til å være fornøyde med det vi har sett. Alexander tøffer bortom utpå kvelden, men da har vi allerede skiftet modus.



Fredag 1/7, til Fjærholmen (Nøtterøy), via Jensesund på Bolærne, 26 nm

Vi har tilbudt oss å hjelpe til ifm seilassen i dag, hvis behov, men har ikke hørt noe. Dermed settes kursen mot neste mål – over «fjorden» til Nøtterøy-skjærgården. Annes sønn Marius er på RIB-guttetur i området. Fart og spenning står i fokus med den gjengen, men ikke mer enn at kontakten med mamma er på plass. Vi går innom Jensesund, der et treff med tilhørende mat og drikke er realiserbart. Som vanlig blåser det godt gjennom sundet, men på den beste kaia får vi ikke ligge! Verten sier at det kan komme en rutebåt, så vi må flytte til den andre siden av kaia der vinden blåser fra – og hvor det er trangt og nær småbåter på lesiden. Springet som vi setter fungerer dårlig i vindkastene, og det knaker i kaiplanker der Torungens 80 tonn treffer. Kullsvart eksos og kraftig motorlyd fra heftig manøvrering skremmer folk, men vi kommer inntil, til slutt - og fortøyer – uten å knuse andre båter. RIB gutta får med seg dramaet, og inviterer oss bort på restauranten til en god og beroligende halvliter. Greit å konkludere med at vi ikke flere ganger skal la oss presse til å flytte båten når vi ikke er komfortable med det.

Vi er invitert til Fjærholmen, der vi legger oss utenpå den gedigne kutteren Utvær.

Lørdag 2/7, på Fjærholmen

Fjærholmen byr på deilige badestrender i dagens sommersol. Vi dyrker latskap i dag. Thomas, Mie og sønnen

Jonas mønstrer på Utvær, utpå kvelden – og de har med seg deilige pizzaer. Kvelden tilbringes på dekk, på de putebelagte benkene gir en koselig salong-opplevelse utendørs.

Søndag 3. – Torsdag 7/7 på Slepnden (hjemme)

I dag bærer det med taxi til legevakta i Tønsberg. Skippern har hatt en traumatisk natt, og er svært lite orientert på morgenvaksten. Det kan ikke være forrige kvelds mini alkoholinntak som er årsaken, så uroen brer seg hos både skipper og matros. Et nytt slag? Vi kommer inn til en typisk legevakslege, som sikkert kan mye, men... den første konklusjonen hans blir jeg IKKE frisk av! Han forbyr meg å kjøre båt og «sperrer sertifikatet mitt» – som han uttrykker det. Så ber han meg å kontakte mitt hjemmesykehus for å få scannet topplokket (CT). Så sier han at jeg er godt medisineret, og det er ingen akutt fare. Vi får sitte på med bror (til Thomas) Morten og Kristine som skal kjøre bil hjem til Oslo, og embarkerer vårt eget hus 1 ½ måned før planlagt. Vel...Godt å ha Matrosa ved min side, som kommuniserer bra med helsepersonell. Hun tar alle de telefoner som må til – og jeg får topp prioritet for en CT undersøkelse på Bærum sykehus dagen etter (tirsdagen). Resultatet kommer nesten med en gang: Ingen funn! Jeg er ikke mere gal enn tidligere, men får beskjed om at skolten min er ganske «skjør» etter fjorårets to slag. «Fortsett å tygge den daglige neven med piller»!

Fredag 8. – Lørdag 9. juli, fra Fjærholmen til Arendal, 78 nm, kr 550

Det oppleves traumatisk, å være hjemme – og så lenge borte fra båten – nå midt på sommeren. Derfor settes debarkeringen til kl 0600! Tog og taxi bringer oss tilbake om bord. Det er blikkstilte og sola skinner på Nøtterøy. Alt er perfekt! Godværet fører selvsagt til solgangsbris her på Skagerakkysten. Den er hissig og treffer oss underveis, men hva gjør nå det? Vi har verdens beste båt for slikt vær. Dagens seilas tar drøyt 10 timer, og vi lander som vanlig ytterst på gjestebrygga i Arendal. Med vår forrige båt, Antares, kunne det rykke litt i fortøyningene når vi lå her – og tok imot bølgene fra idiot-båtene som pløyer sjøen i halv fart. Med Torungen merker vi lite. Den bare ligger der, nesten uberørt, med sine 80 tonn. Det er ikke lange spaserturen til byens spisesteder, og til yndlingspuben Barrique. Der legger vi igjen noen kroner når vi koser oss to kvelder på rad. Magisk å oppleve den kjente Dr.Hook-gitaristen Keith Austin spille live på denne lille plassen! (Han er norsk-gift og bor i nærområdet). Lett å glemme det nylige sykehusbesøket i en slik situasjon!

Søndag 10/7, til Lillesand, 21 nm

Vi er ikke så tidlig oppe i dag, men seilassen til Lillesand er ikke lang. Litt utaskjærs, må vi. Men en frisk bris gjør oss bare godt, når sommerværet er så bra som nå. I Lillesand har de en «beredskapsbrygge» som også er for veteranredningsskøyter. RS Aril og RS G.Unger Vetlesen ligger her, og vi inviteres til å ligge utenpå dem. Deilig å ligge blant likesinnede og gode venner. Arvid – skipper «Vetlesen», er også skipper på rutebåten Øya (som går t/r til Kristiansand – i Blindleia). Han kommer bortom, og vi har en kjempekoselig prat. Det er MYE vi har å prate om med slike hyggelige og kompetente folk! Lillesand er en liten og særdeles vakker sørlandsby. Her skal de tjene sine penger om sommeren, så alt er åpent – også på søndag....unntatt Vinmonopolet og ølsalget, selvsagt. Vi er jo i bibelbeltet!

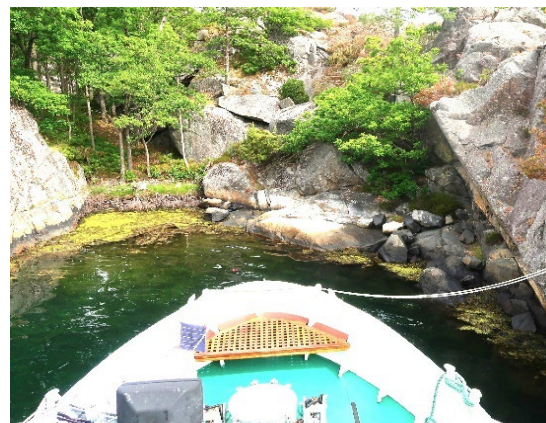


Mandag 11/7, i Lillesand

Vi har en perfekt dag på Sørlandet. Været er på sitt beste. «Slutt å jobb»! ropes det fra kaia. Liv og Lars kommer på besøk, og her skal det prates. Kaffekoppene hentes fram og vi får en kjempehyggelig samtale. Seinere på dagen gjør vi gjensitt om bord i deres «nye» båt – en hollandsk stålcontainer. Alder og helse gjør at de er ferdige med skøytelivet (vedlikeholdet mm), men på sjøen må de være – hele sommeren. Historiene sitter løst – fra den tiden de hadde Nordykk og Albatros Godt å se de igjen – så mange ganger som vi har treftes gjennom årene, på sjøen og i havn!

Tirsdag 12/7, til Blindleias «Spring forbi», 2 nm

Lars og Liv ga tips i går om den lille bukta der vi fortøyer. Det er dypt og uproblematisk, med bolter i fjellet – og bukta er akkurat passe liten, slik at vi ikke plages av sjøen fra forbipasserende båter – men har utsikt over leia fra båtens akterende. Lars og Liv tøffer bortom når de kommer forbi, til sitt dagsmål. Jo, da – tilleggingen gikk bra! Imidlertid opplevdes Skippers fjellklatring litt spooky.



Bratt svaberg og svimmelhet er en ekkel kombinasjon. Jeg føler meg ikke som Tøffe-Tom lenger. Været i dag er skiftende, men sola stikker innom og varmer bleike romper – før litt regn vanner en sårt trengende natur. Annes datter Benedicte er på ferie fra sin bopel i Longyearbyen – og hun er på en hytte like nede i Blindleia sammen med kollegaer fra langt der nord i ishavet. Hun har fortsatt noen arbeidsdager igjen – men nå er det «gjemmekontor» som gjelder. Jentegjengen kommer på besøk med en liten båt til oss på Torungen.

Onsdag 13. – torsdag 14/7, til Kristiansand, 15 nm, kr 300

Kartplotter og satelittkompass hyler (alarmer om kontaktproblemer mm). Mye søk, prøving og feiling – før problemene plutselig løses. Hvordan? Vet ikke! Det har vært lummert og fuktig luft den siste tiden. Kanskje en årsak som løste seg ved å ta alle kontakter ut og inn? Vi kaster loss fra vår idylliske bukt i Blindleia, og tøffer forbi den praktfullt beliggende hytta der jentegjengen til Benedicte holder til. Det blåser heftig i dag også. Solgangsbrisen nærmer seg kuling, så kryssing av Kvåsefjorden er nesten like ille som den ofte er. Men ved å trykke litt mere på gasshendelen, og doble dieselforbruket i noen minutter, klarer vi oss uten å rulle særlig mye. Men sjøpruten over baugen er voldsom. Vi har klarert med havnevakta at vi får ligge foran kulturhuset Kilden (som vanlig), men der ligger også 2 andre fritidsbåter (slike båter som koster maaaange millioner og kan smelte). De ligger utenpå hverandre slik at det ikke er mulig å passere og legge til på den gode plassen innenfor «skjæret». Men lenger inn er det en ledig plass. Kastevindene er voldsomme her i kanal-sundet, men når det ligger an til et godt «løp» inn mot kaia slår vinden i kulturhusets front og tilbake på Torungen. En meter unna kaikanten driver vi over mot losbåten, og skipper og matros mister mye kontroll. En hyggelig forbipasserende kar tar imot trossa som vi får hevet i land. Det viser seg imidlertid å være krevende for han å få lagt den på kryssholtet som vi peker på. Forsøket på å dra oss inn med muskelkraft (!), må vi pent be om at avsluttes. Vindkastene som slår i fronten på kulturhuset, motvirker sterkt vårt ønske om bevegelsesretning. Baugen faller av, så nå forsøker vi å få hjelperen til å tre en trosse under kai-bjelken. Det lykkes, så nå har vi ett feste til kaia, og kan jobbe oss innover!

Utpå kvelden får vi veldig hyggelig besøk av slektningene mine Torstein og Pernille. Vi koser oss med godt drikke og får høre at de snart skal til fjells på overraskende hyttebesøk til min bror som fyller 60. Dermed er logistikken klar for overbringelse av gavene jeg kjøpte i Danmark til denne anledningen. Min bror elsker mørkt og søtt øl. Han skal nok bli ekstra overrasket hvis han ikke tar på brillene, slik han pleier å glemme. Ølet har nemlig et særdeles høyt alkoholinnhold.

Torsdag er vi invitert hjem til Åsa og Halvard, sammen med Finn Audun og Mona. Vi blir hentet av havnedirektøren ved kulturhuset og kjørt hjem til dem for ytterligere kulturopplevelser. Deres praktfullt beliggende og skipperlignende hus, ligger med nydelig utsikt over en vakker fjord, krydret med en av havnas «deilige inntekter» (for havnedirektøren - et utleggerfartøy for kabler/oljerør). Halvard har et 5 tonn stort stokkankeret i hagen - plassert der av havnas ansatte (uten avtale!) – kombinert med nydelig mat og vakker maritim kunst på veggene – gir det en herlig «maritim landjordsopplevelse» denne kvelden. Vi koser oss med gode venner, og reflekterer over at vi snart har vært 2 måneder til sjøs.

Fredag 15. – søndag 17/7, til Olavsundet v Ny-Hellesund, 9 nm

Gradestokken viser + 12 grader i lufta (og badetemperaturen er visstnok også 12 grader). Seilassen er ikke lang. Vi tøffer forbi Bragdøya, der vi snart skal delta på Forbundet Kystens landsstevne. Kaianlegget med ekstra flytebrygger er allerede på plass, men det ser likedan ut som da jeg deltok her for 10 år siden med Antares, på det samme stevnet. Da var det tettpakket! Vel, de har vel en plan for å takle våre (NMSKs) mange store båter. Det blåser «hatter og høy» når vi kommer inn i Olavsundet – fra yttersiden. (Den trange passasjen fra innsiden, gjennom «kongesundet», vil vi ikke utfordre!) Fortøyningsboltene på svabergene rundt i sundet, er opptatt – der det kunne vært aktuelt for oss. Dermed må ankeret droppes. Vi gjør det heldigvis midt i sundet. Min gode venn (tilbake fra tiden da vi gikk på Kavaleriets befalsskole) Finn Audun («FAD») kommer de 100 metrene fra sin vernede hytte «Alexandrine», for å si hei og hente oss – her vi ligger på svai i kulingkastene. Skippens har nerver for at ankeret skal skli på gjørmebunnen – kan'ke nekte for det! Men så fort RIBen er fortøyd i Torungen, og det er avklart at ankerdram skal vi ha (!) - da synker skuldrene.

Det er BASAR i Ny-Hellesund i dag. Det er en eldgammel, årlig tradisjon som foregår i skolehuset på Monsøya. (Det årlige «Sjekteracet» er også et sterkt tradisjonelt arrangement som også foregår her, men er passert for noen uker siden). Vi har opplevd dette tidligere, men det er like artig hver gang. Det kryr av folk i alle retninger, men heldigvis domineres det ikke lenger av kristne sekter. Inntektene går nå til veldedige formål – ikke til «Jesus». Vi kjøper vaffelplater til kr 10 pr stk, og Anne kjøper lodd.

Heldigvis vinner hun ikke noe – selv om hun selv synes premiene var fine. Vi koser oss sammen med FADs MonaKona og vennene Kristian, Lise og Kari! Et avsluttende glass på brygga foran den historiske Alexandrine, runder av en opplevelsrik dag. At Torungen har driftet 10 meter i kastevindene, med 300 kilo stål på slep, gir ikke lenger nerver når godt drikke, i lag med gode venner, er inntatt. Vinden løyer jo alltid utover natta.

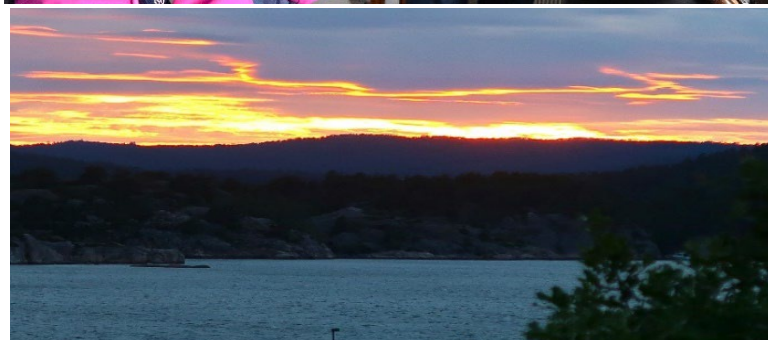


Lørdag morgen er det lite vind i sundet. Vi ser at et par seilbåter har forlatt sin plass inntil fjellet. Og der observerer vi 2 solide fortøynings bolter i bergveggen. Det er meldt fortsatt mye NV vind, så vi bråbestemmer oss for å kapre plassen. Motor startes, tomgangsturtallet økes. Spaken til lavtrykkshydraulikken sparkes inn. Tannhjulstenner klikker i inngrep og støyen fra hydraulikk og motor, endrer karakter. Sluringen på ankerspillet trekkes til, kjettinglåsen åpnes, og de 150 liter med hydraulikkolje slippes varsomt løs i systemet. Kjettingkabelaret begynner langsomt å bevege seg rundt og kreftene dirrer i skroget når ankerkjettingen ruller inn gjennom klyset og over dekket. Det stinker av gjørmeklumpene som henger på kjettingen, og klogger seg i føringsrøret. Ankerspillet må stanses, og jeg må haste ned til kjettingbrønnen under matroslugaren. Der ligger kubeinet klart, og kjettingpyramiden veltes. Da kommer det metervis med kjetting rausende ned som et tordenvær. Deretter må pyramiden veltes igjen, for å gi rom til de siste metrene som hales om bord. Jeg ser Matrosas engstelige blikk mot mine hender/hansker. De er utrolig grisete av olje og rust fra kjetting og redskap, og bør ikke sette spor inni båten. Erfaringsmessig kan refselsene da hagle, og Matrosas ømhet for skippern settes på prøve. Båten driver av, men tilgrising og hastverksarbeid er en større trussel. Ankeret vil nå selvsagt ikke vri seg riktig vei. Det låser seg i feil stilling, så det må ut igjen. Feil posisjon også ved neste forsøk, men nå har vi ikke tid til å gjøre mer før båten må posisjoneres før tillegging. Fortøyning i boltene er enkelt når Matrosa har fendret perfekt. Her ligger vi godt! Vi hører imidlertid at roret tar borti en bergnabb under vann. Tampene slakkes, og vi ligger godt. Vi hentes av FAD i dag også. Han skal være vår guide på Monsøya. Vi spaserer på øyas mange stier og steinsatte kjerreveier. Historie og historiene triller ut av FAD, som av en lokal innfødt med mange hundre års livserfaring fra øya. Han har virkelig peiling, for han har vært grunneier her. Og den historiske hytta deres på naboøya, inspirerer selvsagt til denne interessen. Kunnskapen om øyas folk og deres slekt, er også spennende å høre for oss. Jammen godt for alle at Se og Hør ikke fantes i gamle dager!

Lørdag ettermiddag hentes vi av våre kjernevenner Kari&Knut. Og de inviterer oss til middag på Skarpøya.

Der møter vi en stor del av familien, som vi gjennom flere års besøk på øya har fått privilegiet å bli kjent med. Barn og barnebarn er innlosjert på deres 3 hytter som ligger praktfullt til på en av øyas topper. 7 år gamle Maja kjenner oss igjen, og etterlyser hvor vi har perlebåndene vi fikk i fjor. Pinlig, men vår bortforklaring aksepteres. Lille Sofie mangler en fortann. Når jeg tilbyr henne å låne en av meg, er kontakten etablert. Skøyeraktig samspill med barnebarna gir en lekende kveld – der vi alle 13, i alderen fra 2 uker til 65 år, spiser en deilig grillmiddag sammen.

* Torungens dieselforbruk på hele sommerturen 2022 er: 12 liter pr motortime og 1,9 liter pr nautisk mil (nm). Gjennomsnittsfart: 7,6 knop.



Medlemstur til Skagen 2023

- Thomas N Bjønness -

Torsdag den 24 mars til søndag den 27 mars arrangerte styret i NMSK medlemstur til Skagen.

Høydepunktet med turen var i år som i fjor et langt besøk hos Maskinrummet på vestkaien i Skagen.

Maskinrummet Skagen er starten på det som innen noen få år kommer til å bli Nord-Danmarks nye, store turistmagnet, og utvikles ene og alene av fiskeren Henning Kjeldsen. Henning har i mange år vært storfisker, og sittet på store fiskekvoter. Trålerne hans har gjennom årene blitt større og større, inntil han for et par år siden sluttet med fiske og solgte kvotene sine. Nå fokuserer han mye av sin tid og store beløp i mange millioners klassen for å utvikle et helt nytt turisttilbud i Skagen.

Det hele startet med at Henning Kjeldsen i 2019 kjøpte den meget slitne, gamle fiskekutteren Sømusen / Kathrine Sulbæk, for å totalrestaurere båten. Som ledd i restaureringen begynte Henning å lete etter en ensylindret semidiesel som framdriftsmaskineri, og fant i den anledning en maskinsamling på Sjælland som blant annet hadde en Tuxham 72HK. Det viste seg slik at eieren av disse maskinene ville kun «selge det hele eller intet». Henning tenkte seg litt om, og ettersom Skagen manglet en utstilling av skibsmotorer ble han enig med selger om å kjøpe rubb og stubb. Ca 50 motorer med en samlet vekt på over 150 tonn kom således til Skagen som følge av Hennings jakt på et stk semidiesel. Nå 4 år senere har Maskinrummet holdt åpent i mer enn 2 år allerede. De 50 første maskinene er utstilt og de fleste av disse er restaurert til kjørbær stand. Henning har ansatt tidligere fiskerimaskinister som har seilt på hans egne båter, og andre motorinteressert, og til sammen er det 7 ansatte i Maskinrummet hvis eneste oppgave er å restaurere maskiner slik at disse kan startes opp hver gang det er åpent og besøk på museet. Som enhver motor- og maskininteressert allerede har forstått er Maskinrummet noe helt for seg selv, en opplevelse i lyd, lukt og følelser som kan få de fleste til å grine som unger (av glede).

Nå stopper ikke historien der, og ettersom NMSK har vært på besøk to år på rad har vi etter hvert blitt godt kjent med Henning og de andre på Maskinrummet. De forstår at slike som oss setter skikkelig pris på «det hele». Hennings videre planer for museet er nå satt ut i livet, og sammen med Trigon som er et lokalt entreprenørfirma oppføres i disse dager det nye Maskinrummet. Lokalisert like ved småbåthavnen i Skagen, i Auktionsvej 2-4, bygges det som skal bli totalt 9.550m² i fire etasjer. Her blir det, i tillegg til selve museet og et arbeidende maskinverksted, kontorlokaler, konferanselokale og en restaurant på takterrassen med utsikt utover de to hav som omkranser Skagen. Pr i dag teller maskinsamlingen til Henning over 500 maskiner, samt en rekke veteranbiler, busser og mopeder. Alt dette kommer i tillegg til to nederlandske veteranslepebåter, en med «Industrie» og en med «Bronz» i kjelleren. Toppen av kranssekaken er det gamle «Fyrskibet Skagen» som Henning likeledes finansierer restaureringen av. Tanken er at disse fartøyene skal ligge fortøyd som utvidelse av det nye museet, sammen med «Sømusen» som når den er ferdig restaurert med sin Tuxham i kjelleren vil hete Kathrine Sulbæk.

Mesteparten av samlingen står i dag lagret, utover de ca 50 maskinene som står utstilt i dagens versjon av Maskinrummet. Henning selv forventer at det nye Maskinrummet kan innvies ila 2024, og styret i NMSK har allerede

konkludert med at vi kommer til å arrangere flere turer til museet i årene fremover.

Turen i år må sies å være like vellykket som fjorårets, vi tilbragte vel ca 4 timer på museet med oppstart av maskiner, og historier fra stort og smått, akkompagnert av servering av øl og danske, røde pølser. Kveldene ble tilbragt på diverse restauranter og puber, samt at vi fikk oss en flott runde på Skagen Kunstmuseum.



NMSK årsmøte og -fest i 2023

4.mars gjennomførte NMSK sitt årsmøte i Skur 28 på Akershuskaia i Oslo. Det var ingen innmeldte saker til årsmøtet. Regnskapet med revisors rapport, ble godkjent. Styret som ble valgt for perioden 2023 er det samme som sittende styre, pluss at Anne Kopland fra RS 63 Torungen meldte seg som medlems- og regnskapsansvarlig. Årets styresammensetning består således av et styremedlem mer enn i fjor. (Se også baksiden av Skipperposten). Resten av styret er meget glade for denne økningen, og ser at det vil styrke vårt arbeide gjennom kommende periode.



Etter en fantastisk årsmiddag med NMSKs faste meny, «erter, kjøtt og flest», laget fra bunnen av - av styremedlem Kjartan Fønsteli, fikk vi Torolf Stenersens svært interessante foredrag om sin spennende reise- og arbeid på Sør-Georgia. Deretter var det fest!

UTDRAG FRA ÅRSBERETNINGEN FOR 2022:

NMSK har i mange år samarbeidet med ulike kystkulturelle foreninger og ble i 2022 også opptatt som medlem i Kulturvernforbundet.

NMSKs Facebook side har pr 05.februar 2.423 følgere. Vi får stadig mange medlemsforespørslers på Facebook, men de fleste besvarer ikke de 3 spørsmålene man må besvare for å bli lagt til. Dette forklarer årsaken til at det kun er en økning på 276 siste året. Denne litt rigide holdningen til at søker *må* besvare de tre enkle spørsmålene har bidratt til minimalt med spam på siden, noe styret synes er positivt. Det er regelmessig aktivitet på Facebook, både blant NMSKs medlemmer og Facebook gruppens følgere. Siden er åpen for alle som ønsker å følge klubbens aktivitet, folk og fartøy, såfremt man besvarer spørsmålene.

Styrets hovedfokus er å øke interessen for båtene våre og den kystkulturen de representerer. Vi tilstreber å legge til rette for et godt miljø blant klubbens medlemmer langs hele kysten, og oppfordrer medlemmene til å ta kontakt med hverandre når de ser NMSK vimpelen. Vi oppfordrer også medlemmene til å aktivt bruke og investere i NMSKs profilartikler som gensere, T-skjorter, kaffekopper, pins, og snart islender og regnjakker.

Styret opplever at klubben har stor verdi, og at NMSKs medlemmer gjennom sine fartøy tar vare på en viktig del av vår kystkulturelle arv. Vi ønsker også at det skal legges opp til *mer* NMSK aktivitet og treffpunkter gjennom året. Samtidig er vi ved et brytningspunkt; -styret trenger flere medlemmer som kan bidra og oppgavene må fordeles på flere. Styret ber derfor NMSKs medlemmer om å melde seg til innsats, og bidra til klubbens fortsatte virke.

Nye medlemsbåter i NMSK

Januar– Mai 2023

Etter justering av vedtektene på årsmøtet i mars 2018 har medlemstilgangen til NMSK vært på 175 nyinnmeldte båter. De er alle blitt presentert i Skipperposten siden den gang. Her vises de 4 siste siden januarnummeret 2023. Alle medlemsbåtene er mer eller mindre fyldige presentert i «Fartøyregister» på vår hjemmeside <https://nmsk.no/fartoyregister/>. PS: Registeret er under reetablering etter server-kræsje. - 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!

HATLESTRAND

(Dagfinn og Marthe Riseplass, Arendal)



JACOB JENSSEN

(Geir Baade, 6080 Gurskøy)



SPJÆRØY

(Kai Tveitan, Sandefjord)



THORI

(Karl Olnor Reier, Jeløy Kystlag)



Thomas Nicolai Bjønness

Administrator Gruppeekspert · 27. april kl. 15:03

Styret skal igang med å bestille opp mer medlemsmaterieell til medlemmer som ønsker T skjorte og / eller kopp med navn. Send en e-post til tormur@online.no dersom du ønsker å bli med på bestillingen.

(NB: bestilling av medlemseffekter er kun mulig for klubbens medlemmer)



OBS, OBS:

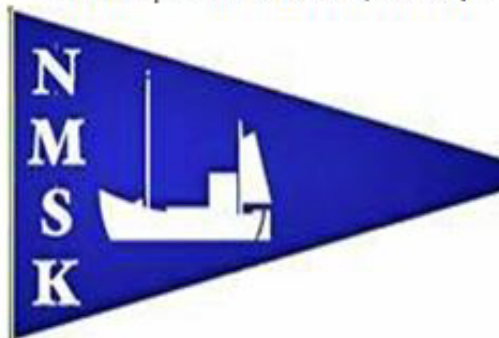
Du kan få kvantumsrabatt ved kjøp av flere **kopper** med eget BÅTNAVN påtrykket! Snakk med/spør Tor Anders Jahre om saken. tormur@online.no, 90519929

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 100/200



Båtplakett



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

Fleecejakke

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



Dette er den nye fleecejakka 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.

Luemerke

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



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.

Kaffekopp om bord?

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



Hjemlengsel for skipperne på de 7 hav



Kreativt fartøy (se passasjer i hengekøya!)
- observert i Mandal Foto:Arnulf

ADVARSEL!!!

LØSE DYR,
BARN LEKER,
GUBBEN ER FORVIRRET
OG KJERRINGA ER
IKKE GO HU HELLER.

KJØR SAKTE, SÅ FÅR DU
MED DEG HELE SIRKuset.



Strikkeoppskrift

Bruk 3 skarpe pinner i størrelse 3,14.
Dobbelmasket sildegarn fra Fiskeflo & Sønn
i Ålesund. Legg opp 23,4 masker, både rette
og vrange. Tuervend ved 7. maske annenhver
gang og legg to vrangmasker i le bak
høyre pinne. Hvis de blir for vrange, tre
først med rekke dem opp. Hjelper det ikke,
rekk opp den ene og fest den andre med en
dråpe Araldit. Når både ditt og datt er
i orden, snus venstre pinne inne i maskene,
og med høyre vranges de 3 siste rettmaskene
i retning mot sola. Deretter gøres ned og
siste pinne legges opp i to radens avvekslende
høyre- og venstrevrangede rettmasker. Lykke til.

Av Per Ivar (74)

MEDLEMSAKTIVITETER 2023

- 18 – 21. mai NMSK vårsamling på Håøya (v Drøbak)
- 2 – 4. juni Asker trebåtfestival på Sætre
- 9 - 11. juni Hardanger trebåtfestival i Norheimsund
- 17. juni NMSK samling i Fosnavåg, i lag med Herøy kystlag
- 17. juni Torgdagen i Bergen
- 29.jun-2. juli Skudefestivalen på Karmøy
- 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 Bjønness	tlf 90529911,	e-post thomas@trendegfrisk.no
Styremedlem:	Arnulf Wibe	tlf 99598964	e-post arnulf.wibe@online.no
Styremedlem:	Jorun Krüger	tlf 48047966	e-post jorun.camilla.krger@vtfk.no
Styremedlem:	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
Styremedlem:	Anne Kopland	tlf 97098770	e-post anne.kopland@gmail.com



Thomas



Arnulf



Chris Martin



Robert



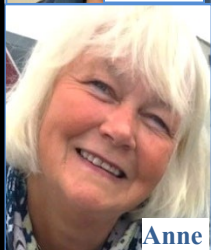
Tor Anders



Jorun



Kjartan



Anne



Følgesvenn på rekka Foto: Arnulf



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Drammensveien 208, 0277 Oslo

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

