



UTGAVE 118
OPPLAG 500
DESEMBER 2023

SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

nmsk.no

Reisebrev
fra Karibien

LUT-RÅTE

Besøk på Tjørvåg Spekkeri

KANALER I TELEMAR

INNHOOLD

Formannens hjørne	3
Redaktørens hjørne	5
Elektrokjemisk nedbryting av treverk	6
Hva gjør vi? Lut-råte	7
Kanaltur Norge-Sverige?	9
Albertines siste reis til Karibien	10
Eit besøk på Tjørnvåg Spekkeri, Sunnmøre	17
Kanaler i Telemark	19
Medlemstur til Molde?	21
Nye medlemsbåter	25
NMSK Profilering	26
Nest sist	27
Styre og stell.....	28



Skipperposten

Redaktør: Torolf Stenersen

Kontakt: torolf@btts.no

Forsidebildet: Kato Sandvik



**NORSK
MOTORSKØYTEKLUBB**



Formannens hjørne

AV THOMAS NICOLAI BJØNNES

Nå er det jul igjen, og foran deg ligger den nyeste, ferskeste utgaven av Skipperposten, medlemsbladet til Norsk Motorskøyteklubb.

Styret er glade for at vi har funnet en arvtager til redaktørjobben, og gratulerer Torolf Stenersen med en flott jobb med hans første utgave. Samtidig sender vi en stor takk til Arnulf Wibe, for hans utrettelige innsats gjennom en lang årrekke, som redaktør for Skipperposten. Arnulf er den

redaktøren i Motorskøyteklubbens historie som står ansvarlig for flest utgaver, så det er ikke en liten jobb som venter Torolf. Styret har dog stor tro på at medlemsbladet vårt vil ta seg godt ut også i fremtiden.

Gled deg til å fordype deg i stoffet du finner på de kommende sidene. Verdt er også å merke seg dato for årsmøtet som er satt til den 16.mars i Skur 28 på Akershuskaia i Oslo. Vi vurderte en stund å legge årsmøtet til Molde, i kombinasjon med en klubbtur til regionen med besøk hos Brunvoll Motorfabrikker, Opstads motorsamling, Søbломsten mv, men besluttet å utsette Moldetur til senere i sesongen når været er mer forlokkende. Men vi satser på å arrangere NMSK tur til Molde ila 2024!

Neste års aktiviteter, utover medlemstur og årsmøte, er foreløpig ikke planlagt. Har DU ønsker eller forslag ber jeg deg tipse oss i styret. Vi kommer til å legge opp til aktiviteter i flest mulig regioner, men er avhengig av lokale ildsjeler langs kysten for å få dette til. Våre ambassadører, og andre som har lyst til å bidra, oppfordres til å arrangere minst en medlemsaktivitet årlig. Det å samle flere fartøy fra NMSK til treff er helg ute i skjærgården, i naturhavner eller i langs kaier i byene langs kysten, er en utrolig viktig og hyggelig del av det å være medlem. Fartøyene våre fortjener å bli brukt, samtidig fortjener de å bli vist frem til flest mulig.

Det blir ikke akkurat flere av fartøyene våre langs kysten, og dessverre faller noen fra hvert år ved at de synker, selges ut av landet eller kondemneres. De av oss som fortsatt holder tritt med forfallet, og holder våre fartøy operative og i god stand, fortjener heder og ære for den innsatsen som legges ned.

Når vi er inne på forfall bringer det meg videre til neste punkt: styremedlem Kjartan Fønstelién jobber med å legge til rette for en ny tilskuddsordning for økonomisk støtte til vinterpresenninger mv. Vi kan ikke si mer foreløpig, men lover å holde dere oppdatert når dette forhåpentligvis blir en realitet ila neste år.

Sammen med Skipperposten mottar du årets julegave fra NMSK: din egen NMSK kalender for 2024. Vi har markert de trebåtfestivaler og andre aktiviteter som vi kjenner til i skrivende stund, og beklager dersom det er noen som er falt ut: disse får du selv føre inn. Styret håper du setter pris på gaven og at kalenderen kan bidra til å motivere enda flere til å delta på ulike aktiviteter.

Med ønske om en riktig god julehøytid, og med håp om et godt nytt år for deg og dine, runder jeg av for denne gang.

Ship O'hoi kamerater



Vakker pinup

Redaktørens hjørne

AV TOROLF STENERSEN

Det er med stor spenning, og ikke minst ydmykhet når jeg nå skriver her som ny redaktør av Skipperposten.

Det er fristende å bruke et forslitt uttrykk som å hoppe etter Wirkola, men inntil jeg kommer på noe bedre, bruker jeg det.

Arnulf har skrevet, samlet stoff, og stått for utgivelsen av bladet vårt siden 2008. Det har resultert i til sammen 45 utgivelser, og det står det stor respekt av. Jeg vet dette har vært hans baby, men babyer blir også store etter hvert, og kan til tider føles krevende. En stor takk til Arnulf, og ikke minst for hans hjelp og bidrag til dette nummeret.

Dette er jo min første Skipperpost, og jeg har forsøkt å lage det i Arnulf «sin ånd», men det er sikkert ting dere savner, eller ville gjort annerledes.

Men for at dette IKKE skal ligne på avisen Østlands-Posten, er det viktig at jeg får inn stoff fra medlemmer fra HELE landet. Trenger ikke være mere enn noen bilder med litt tekst, eller en artikkel dere har lest, rappet, og så sendt meg.

Nettopp dette at vi er medlemmer i NORSK Motorskøyteklubb, har styret jo tatt konsekvensen av, da det er planer om å arrangere en medlemstur til Molde i løpet av 2024.

God Jul, og god lesning.



Kleskode også på små «cruise skip»?

Elektrokjemisk nedbryting av treverk

EN ARTIKKEL FRA FARTØYVERNSENTRENE'S FELLESRÅD

Lut-råte i trebåter skyldes nedbryting av treverk forårsaket av lut dannet ved korrosjon av metaller.

Lut (base) oppløser ligninet som binder treverket sammen. Treverket får et trådet utseende og mister helt sin styrke.

Årsaker

Lut-råte og korrosjon av metaller er to sider av samme sak. Problemet er først og fremst knyttet til trefartøy i saltvann. Vi kan se innvendig i et fartøy at når jern korroderer (ruster) misfarges treverket rundt og det utskilles et gulhvitt salt. Nedbrytningen av treverket er i denne situasjonen langsom og i de fleste tilfeller til å leve med.

Ikke sjeldent ser en imidlertid kraftig nedbrytningen av treverket innvendig i akterstevnen, ofte ved hylse, skrog-gjennomføringer, jordingsplater og bolter.

Nedbrytningen kan ha flere årsaker. Som regel skyldes nedbrytningen den luten som



Lut-råte ved ei gjennomføring. Treverket blir misfarget og blir til løse tråder. Vi ser også den karakteristiske saltutskillelsen.

dannes når to metaller er i kontakt med hverandre, enten direkte eller via en ledning. En typisk situasjon er at vi forbinner hylsen med en offeranode av sink. Dermed beskytter vi hylsen mot korrosjon. Imidlertid tæres sinkanoden bort, og det dannes lut ved det vi beskytter (katoden), i dette tilfelle hylsen. Jo større og jo flere sinkanoder vi bruker jo mer lut vil det dannes.

En annen årsak til lut-råte kan være den korrosjon av metaller som følger av strøm-

lekkasje fra det elektriske system. Ofte er fartøyets elektriske system jordet til yttersiden via motor eller jordingsplate. Hvis det er overledning fra + ledningen, og denne kommer i kontakt med en metalldel som har forbindelse med båtens ytterside, enten direkte eller gjennom bunnvannet i båten, vil denne delen bli anode i en aktiv galvanisk celle. En slik strømlekkasje vil tappe batteriene, men brukes båten ofte eller har en landstrøm med batterilader er det ikke sikkert at strømlekkasjen blir opp-

daget. Rask ødeleggelse av både metall og treverk blir resultatet.

Rustne jernbolter danner lut-råte med misfarging og begynnende nedbrytning av treverket som følge.

På samme måten kan krypstrøm i jordingen til 220 volts landstrøm medvirke til rask korrosjon av metaller og ødeleggelse av treverk.

HVA GJØR VI?

Vi kan forebygge lut-råte på flere måter.



Her er gjennomføringa isolert med krympestrømpe og gummipakning. Boltene isoleres også fra godset.

Vi bør begrense bruken av sinkanoder mest mulig. Prøv å gå ned en størrelse og se om anoden blir tært bort i løpet av en sesong. Beslag og gjennomføringer i bronse trenger som regel ingen beskyttelse. Bruk heller en egnet primer til å male beslagene med.

Fuktig treverk akselererer lut-dannelsen. Slippsett årlig, la under-vannskroget bli ordentlig overflatetørt. Skrap og puss til en jevn overflate. Bruk primer hvor treverket er bart og hvor bunnstoffet er tyntslitt.

Reduser også fuktigheten om bord, for eksempel ved hjelp av avfukter. Dette vil også redusere rustdannelsen på jernbolter og beslag og den følgende lutdannelsen

Ved nymontering av hylser og andre skroggjennomføringer kan en prøve å isolere forskjellige metaller fra hverandre. For eksempel kan det legges en nylonskive under hodet til hylseskruene slik at disse ikke kommer i direkte kontakt med hylsen. Det kan også lønne seg å male og prime metall-delene under vann slik at kontakten med vannet og kontakten mellom treverk og metall blir minst mulig. Av samme grunn kan man også male treverket i hullene til skroggjennomføringene.

Ved nymontering kan man også overveie å bruke korrosjonsmessige stabile bronselegeringer som ikke trenger anodisk beskyttelse. Dette vil nærmest eliminere lutdannelsen rundt metallet.

Med hensyn til det elektriske anlegget bør en ha flest mulige ledninger i elektrikkerrør og generelt holde ledningene i best mulig stand særlig de som via lenspumpe har kontakt med bunnvannet. Når båten ikke er i bruk, og hvis det ikke er nødvendig med automatisk lensing, er det også en god ide å slå av strømmen via brytere på

henholdsvis + og – på batteriet.

Et lukket elektrisk system, det vil si et system som ikke er jordet til utsiden av båten, vil løse problemet forbundet med strømlekkasje. Det er fordi vi da fjerner minussiden i den strømkretsen som oppstår i tilfelle av en strømlekkasje. Her skal man imidlertid være oppmerksom på at startmotor og flere følere ofte har jord til motor som igjen er forbundet med båtens utside via propellaksel, kjølevannsinntak og eventuelt fundamentsbolter. Det går imidlertid an å koble om de aktuelle følere slik at det ikke er jordet til motor.

I tilfelle man bruker landstrøm som er jordet om bord bør det monteres en skilletrafo som fjerner eventuell krepstrøm i jord fra land.

Er treverket strukturelt svekket må det skiftes. Ellers kan det være en løsning å skifte deler av treverket og vaske det resterende med vann og eddik for å nøytralisere luten i det gjenstående treverket mest mulig.



Flere som lider av tre-fot-syken?



AV TOROLF STENERSEN

For noen av oss er vinterhalvåret tiden for å drømme om - og deretter planlegge neste sommers båttur.

I dette nummer har jeg tatt med litt om Göta kanal, og lenger ut i bladet, også en artikkel om Telemarkskanalen. Jeg har seilt på begge, også Caledonian Canal i Skottland. For oss som er vant til lange strekk på havet etc., er det alltid en hyggelig opplevelse på kanaltur. Ungene likte godt

at det ikke var sjø husker jeg fra den gang, og det var stille og rolig.

Sammen med Trollhätte kanal som strekker seg fra Vänern til Göteborg, danner Göta kanal en vannvei tvers gjennom Sverige fra kyst til kyst.



Byggingen ble påbegynt i 1810 av Baltzar von Platen med god hjelp av den tids beste kanalbygger, Thomas Telford. Selve byggingen tok 22 år, og til å hjelpe seg hadde Von Platen med seg 85.000 soldater og 16 regiment. Omregnet til dagen kroneverdi, ville den ha kostet i overkant av 16 milliarder kroner!

ALBERTINES SISTE REIS TIL KARIBIEN.

DEL 2 / AV TOROLF STENERSEN

I gjestehavna i Las Palmas var det et yrende liv. Vi var opp mot 70 båter der som alle ventet på at Passatvinden skulle bygge seg opp, og bli sterk og stabil med retning fra Europa og over Atlanteren mot Vest India.

Dagene gikk med til å gjøre skuta sjøklar. Gå over alt tauverk i riggen, gi dekk og skutesider noen ekstra lag med olje og lakk, og ellers bare kose oss med badeliv og små lokale konserter inne på land. Ekstra hyggelig var det selvfølgelig når vi besøk av kompisar hjemme fra Sandefjord.



Vi brukte også tiden under land til å bunnkre mat, grønnsaker og vann. Ryktene kunne fortelle om helt andre priser på andre siden i Karibien.

Således kunne vi den 12 november 1983 vinke farvel til mange nye venner, og sette kursen ut av havna. Da var skuta klar for en måned i sjøen, og vi var skikkelig godt forberedt med hensyn til proviant og navigasjons utstyr, som bestod av oppdatert overseilings kart, og en ekstra sekstant i tillegg til den vi hadde med hjemmefra.

Det viste seg raskt at vi nok hadde vært litt for ivrige med å sette av gårde. Da vi

På Martinique måtte vi på land for vedlikehold

kom klar av land fikk vi en sterk kuling midt imot. På et tidspunkt var vi oppe i liten storm, og alle gutta måtte på dekk for å berge seil. Kun en liten flik av storseilet lot vi være, for å ha litt styrings fart. Det rullet mye, men ikke verre enn at vi hadde speilegg til frokost, og varm middag de fire dagene uværet varte. Det var nesten som å slå av en bryter så raskt ble det stille. Vinden ble borte, men bølgene var fremdeles store. Forskjellen var bare at det var store dønninger med minst 50 til 60 meter til hver topp. Vi kunne tydelig høre motoren jobbet hardt når vi kjørte «oppover bakke», og hvor lett den gikk nedover igjen.

Atlantehavet neste

Nå var tiden inne for å teste ut våre navigasjons kunnskaper. Vi hadde alle lært oss å bruke sekstant før vi dro hjemmefra, men jaggu virket det Gresk nå drøye 4 måneder etterpå. Vi pakket ut sekstanter og lærebøker og tabeller, nistirret på klokka, og tok noen observasjoner da sola sto på topp. Til å begynne varierte våre observasjoner veldig, men etter litt trening var våre tre posisjoner aldri mere en ca. en mil fra hverandre. Det var vi veldig fornøyd med.



Fra en reportasje i Vi Menn



Tomme vann dunker ble fylt med Mount Gay rom i Bridges Town

Etter å ha kjørt rett sydover i to til tre døgn i vindstille, kunne vi endelig se noen vindroser på sjøen. Etter hvert økte vinden sakte med sikkert, og i løpet av et par timer kunne vi stoppe motoren, og trimme seil for en rom slør mot vest.

Det var 21. november, samme dagen som jeg fylte 27 år, og dobbel grunn til feiring. Det ble etter hvert servert kake laget i en enkel form fra Otimusen, og delt ut gavekort, som var fri vakt et døgn. Ikke noe rorvakt, og ikke noe byssevakt. Rene luksuscruiset med andre ord.

Pasat vinden var jevnt over stabil både i retning og styrke. Det var ikke mange gangene vi måtte reve seil, eller korrigere på annen måte. Dagene gikk med til vakter, matlaging,

navigasjon, litt soving på frivakter og ellers en og annen treningsøkt. Vi hadde fiske-snører ute hele veien over, men fikk kun en stakkar som vi ikke kunne finne navnet på. Vi ble etter hvert veldig forsynt av cornbeef som vi hadde bunkret mye av i Las Palmas....

Barbados neste

9. desember på ettermiddagen, etter at vi hadde tatt middags høyden, var vi ganske sikre på at vi ville se land dagen etter. Og ganske riktig, morgenen etter kunne vi skimte hvite skyer i horisonten. Noe som ofte indikerte at det var land eller øyer under eller i nærheten. Vi var veldig fornøyde, og tok vårt første glass vin siden vi forlot Las Palmas. På ettermiddagen, kunne vi seile inn i havna i Bridgestown, på Barbados, kaste anker fra baugen og bakke inn til kai.

Gleden var like stor som ankerdrammen. Ble ikke spart på noe. Etter å ha ryddet på

dekk, fått koblet oss til landstrøm, og ikke minst fått vann om bord, var det deilig med en ferskvannsdusj etter 28 døgn med rulling og bading i sjøen. Som tidligere nevnt, var vi rimelige lei av Cornbeef, (har ikke spist det siden), så da vi endelig følte oss klare for en bryggesleng, gikk vi ikke mere enn 50 meter før vi havnet på en flott biff restaurant. Selv om vi syntes at vi luktet godt, var nydusjet, og hadde brukt litt eau de cologne hist og her, kunne det ikke helt døyve mugglukta av fintøyet som hadde hengt innerst i klesskapet. Tok ikke lange stundet før vi hadde vent oss til det...

Vi var veldig fornøyde der vi satt; Vi hadde nådd målet vi hadde jobbet for i flere år, navigasjonen med sekstant hadde fungert prikkfritt, og ikke minst var vi fremdeles gode venner. Som så fram til tre måneder, minst, med cruise i Grenadinene i egen båt. Vi kunne rett og slett ikke hatt det bedre. I dagene som fulgte, kom flere av



På Grenada var det stor militær aktivitet etter invasjonen



Temmelig hektisk mens det stod på



Fra en reportasje i Sandefjords Blad.

våre venner fra Las Palmas inn på havna, og det ble mye «liv og røre» langs bryggene. Vi fikk også her mange nye venner blant de lokale, og hadde mange flotte utflukter rundt forbi.

Etter ca. en uke begynte vi å planlegge for en seilas over til Bequia. Det var en liten øy kun en døgn's seilas unna. En øy der det var tradisjon for skandinaver å feire jul og nyttår, og vi så fram til å møte venner fra Norge, Sverige og Danmark.

At Bequia var et populært sted viste skogen av master da vi rundet sydspissen av øya og seilte opp til Port Elisabeth. Det lå over 80 båter i bukta, og på jul- og nyttårsfeiringen lå vi åtte Norske båter der sammen. Stemningen var god, og vi samarbeidet om å lage jul og nyttårsfeiring på stranda ved

en forlatt uterestaurant vi hadde fått låne. Det ble en annerledes jul på mange måter; maten var jo annerledes, og når det er 28 grader på land, og det samme i sjøen, ble det jo kontraster til kuldegrader og ribbe.

Med militæreskorte til Grenada

Nå fulgte tre måneder med seilas blant øyene i Grenadinene. Alle fantastiske øyer med hvert sitt særpreg. Vi besøkte Tobago Cays der vi dykket etter Lobster, vi var innom Martinique med flotte og hyggelige mennesker, og vi seilte inn i havnen på St Georges på Grenada med militær eskorte i form av to stk. militær helikopter. Her ble vi møtt av Amerikanske soldater på kaia som sjekket pass og båt. Dette var jo rett etter at Amerikanerne hadde invadert øya 25. oktober 1983, og de amerikanske soldatene tok ingen sjanser.

Etter halvannen uke på Grenada, satte vi seil og seilte nordover igjen. Vi måtte jo på et tidspunkt begynne å forberede seilasen hjem. Etter tre uker endte vi opp i San Juan på Puerto Rico. Her var det gode muligheter for bunkring og ekstra hyggelig var det da en gammel nabo fra Stubb, Terje Iversen Sandefjord, kom om bord med en invitasjon til middag om bord i «Song of America». Vi tok på de fineste klærne vi hadde, og en skikkelig hyggelig opplevelse i luksuriøse omgivelser. Ekstra hyggelig var det da stuerten ombord kom med en drøy skipps sekk med masse god mat og drikke.

Mot kaos og forlis

20. mars satte vi av sted mot Morehead City på østkysten av Statene, ikke langt

unna North Carolina. Vi skulle hente med oss en Sandefjording som ville bli med hjem til Europa. Vi hadde to døgn med god vind, men etter hvert økte vinden på. Den tredje dagen møtte vi på et lasteskip på sydgående. Jeg kalte ham opp på VHF og spurte etter siste værmeldingen. Styrmannen ombord kunne fortelle om stabilt gode seilforhold, og ønsket oss god tur videre.

Lite visste vi da at vi skulle seile rett inn i en Hurricane. Både vind og sjø økte betraktelig på kort tid, og vi hadde mere enn nok med ikke å bli skylt over bord. Etter mye besvær fikk vi berget alt av seil, og vi hadde fått drivanker ut. Vi lå med baugen mot sjøen, men det var ikke så gunstig da sjøen kom fra flere retninger. Vi ble senere fortalt at vi lå i et belte der Humboldt strømmen fra nord, møter Golfstrømmen fra sør før den går mot Europa. Det var skikkelig rotete, og sjøene var minimum 15 meter høye. (dette ble vi senere fortalt av mannskapet som reddet oss).

Etter et døgn i dette infernoet, (her kan det hende at tidsperspektivet ikke er helt korrekt), røyk tauet til drivankeret, og vi ble liggende på tvers i sjøene. Om det ikke hadde vært ille før, ble det virkelig galt nå. Vi forstod at dette ikke kunne vare lenge før noe gikk skikkelig til helvete, så vi tok på oss overlevelseshjelmene, gjorde

klar redningsflåten, og aktiverte Simrad nødpeilesender. Støyen fra vind og sjø var nå så kraftig, at vi måtte rope til hverandre for å få kommunisert.

Alt var nå totalt kaos; Vi surfet etter beste evne på sjøene, men som tidligere nevnt, kom de ikke fra samme sted. Det endte med at vi på et tidspunkt fikk en bølge på minimum 15 meter på tvers, og skuta ble slått overende. Etter å ha summert oss, oppdaget vi at rekka var slått inn, og skutesida på bb hadde fått en revne. Vannet stod på kort tid en halv meter over dørken. Det var skikkelig dramatisk, og ting skjedde plutselig i rasende fart. Vi gjorde klar flåte,



Flere enn oss som ble overrasket av uværet.

jeg gikk ned i salongen for å hente skipspapirer, pass etc., men da vannet rakk meg til livet, og jeg ble kastet rundt forbi, var det bare å komme seg på dekk. Under dekk var absolutt ikke noe blivende sted

Etter å ha fortøyd flåten til rekka, kastet vi den over bord. Så samlet vi sammen nødpeilesender, kniv til å kutte lina til flåten, pass og noen papirer, og gjorde oss klare til å forlat skuta. Men idet vi skulle hoppe på sjøen, sank båten under bena på oss. Da skuta gikk ned, kom flåten mot oss idet fortøyning tauet til båten strammet seg. Nå var det bare å finne fram kniven for å kutte lina mellom Albertine og flåte. Vi ville jo ikke at flåten skulle bli med båten ned. Men kniven var borte / mistet i alt kaoset, og flåten var på vei ned. Heldigvis er festet i flåten litt svakere enn oppdriften, så



Midt i Atlanteren feiret jeg bursdag.

plutselig så røyk festet, og flåten fløyt fritt igjen, med oss karene klamrende til linene rundt. Det var et sant lite helvete med frådene sjø, mye ulende vind, og en flåte som veltet i sjøene flere ganger.

Simraden berget oss

Heldigvis hadde vi fått berget med oss nødpeilesenderen. Den lå nå og duppet i sjøen, godt fortøyd i flåten. Denne var nå vårt eneste håp om å bli reddet. Vind og strøm bragte oss langt vekk fra skipsleia, så det var ikke noe skips trafikk å se. Vår nødpeilesender hadde batteri for å kunne sende i kun 48 timer. Gleden var derfor meget stor da det dukket opp et fly med US Coastguard på siden etter ca. 40 timer. Den kom mot oss rett over vannet g kastet ut en liten container med driv anker på. Da vi fikk den om bord og åpnet lokket, var det første vi så en liten VHF. Så fort den ble slått på, hørte vi styrmannen ombord i flyet kalle på oss. Slik fikk opprettet forbindelse og kunne fortelle at vi var i relativt god form. Vi hadde sittet i nesten to døgn inne i en flåte som rullet mye, i tillegg til å være pakket inn i en overlevelses drakt der det ikke var for godt miljø inne i...

Etter at vi hadde hatt besøk av enda to fly, fikk Kystvakten endelig kontakt med et skip som kunne ta oss om bord. Bayamont var et lite lasteskip som ble omdirigert og fant oss ute på havet. Vinden hadde nå løyet en del, men fremdeles var det meget høy sjø. Etter å ha sittet inneklemt i en flåte i to døgn, var vi ikke mye grasiøse der vi kravlet opp en losleider de hadde kastet ut. Men lykken var desto større der

vi flatet ut på dekk, og forstod at nå var vi faktisk reddet.

Gutta om bord viste ikke helt hva godt de kunne gjøre for oss. Hele mannskapet var på beina selv om klokka kun var fem på morgningen. Etter en laaang dusj, fikk

vi utdelt klær gutta hadde til overs. Våre egne ble kastet over rekka. De hadde fått en spesiell odør... Således kunne jeg etter noen dager ankomme Fornebu i et SAS fly med litt for store kokkeklær, men veldig happy over å endelig være hjemme igjen etter ca. 9,5 måneder som «sjømann».



Vi ønsker alle
våre medlemmer

GOD JUL



Eit besøk på Tjørståg Spekkeri, Sunnmøre

AV ROBERT VOLDNES

Temmeleg spesielt.. – eitt her og eitt til i Canada !, sei eigar Arnfinn Karlsen



Verksemda Polargodt AS i Tjørståg har noko so skjeldant som eit eige spekkeri, som betyr at skinn og spekk vert spalta ifrå kvarandre, der spekk går til sortering for bruk som råstoff til olje (Polarolje) og skinn til sortering for tromling i flis, resting og salting. Desse går til Granberg Garveri. Som igjen leverer til for eks Topaz sine vintersko opplyser Arnfinn.

Arnfinn Karlsen er ein nestor innan selnæringa og har i mange år dreve produksjon



av ulike produkt frå sel. «Polarolje» som kosttilskot og mot leddplager har i mange år vore ein sterk artikkel for verksemda.

Dei siste åra har Arnfinn og satsa på kvalkjøt og andre produkt frå kval med MS «Moholmen». Men det skal vi kome tilbake til i ei seinare utgåve av Skipperposten.

Spekkeriet vart bygt ferdig i 1999. Maskinene frå amerikanske «Aulson» var opprinneleg kjøpt inn til bruk ein annan stad og der var dei i bruk frå 1954 og fram til 1982. Alt vart deretter lagt ned, hus rivne og fabrikk knust. Men maskinene vart kjøpte av Polargodt og soleis berga i siste liten. Det var trist å sjå at so mykje av historisk verdi gjekk i skraphaugen i Brandal. To andre maskiner monterte underteikna og Svein Enge i Upernavik på Nord Grøn-

land i 2006. Dette var eit tilskot til moderniseringa av grønlandsk handsaming av selskinn. Kall det gjerne ei «fornorsking» av handsaming av selskinn. Tradisjonen der er skrapping og tørking, men det lagar litt meir krøll når skinna skal til beredning. Dei vert med anna ikkje slett so mjuke som ynskjeleg.

Arnfinn kjøpt maskinene i 1998 og første båt som leverte skinn var i 2000 – «Polarfangst».

Arnfinn kjøpte denne sjøbuda allereie i 1991. Dette er ei tidlegare saltebu for skinn men og sild. Buda er gammal og var i si tid flytta hit til Tjørnvåg frå ein holme utanfor Ålesund av Osvald Lillenes – kjend ishavsskipper. Ishavsskuta hans «Polstraum» hadde tilhald her fram til 1960 sei Arnfinn. Ein må hugse på at Tjørnvåg i tidlegare tider var ei av dei verkeleg store ishavsbygdene i Norge i lag med Vartdal, Ålesund, og Brandal. Miljøet i nord talar for seg sjølv sei Arnfinn.

Sjølv har Arnfinn mange sesongar i isen og er og skyttar når dei er på kvalen med «Moholmen».



Drifta no i spekkeriet er eitt årleg mottak av skinn. Då står ungdomen i kø for å ta del i dette handverket som nesten er utdøyd sei Arnfinn.

Arnfinn vurderte og ei tid å satse på garving, men har landa på at det blir med spekkinga kva gjeld skinna. Kring 900 skinn om dagen klarer ein god gjeng. I mai i år kom «Havsøl» inn med årets fangst frå vesterisen, Den bestod av 1.980 fin-fine skinn av Gråing eller Beaters som er salsnavnet på denne typen skinn sei Arnfinn.

Elles er besøket på buda til Arnfinn litt av ei reise. Det er reine museet. Her er båtar og motorar, og ustyr og bilder frå ei svunnen tid. I dei andre bygningane på anlegget er det meir fokus på sal av kvalprodukta, Polaroljen og raffinering. Arnfinn har sjølv hatt ei rekkje båtar og har restaurert mange. Særleg må nemnast «ERKNA» som no ligg i Bergen og «MYKLE» som no ligg i Kristiansund. For tida har han ei flott «Løvik-snekke» som han held på med. Ein fagmann av dei skjeldne godaste Arnfinn.

KANALER I TELEMARK

NORSKE KANALER DEL 1

TEKST OG FOTO:
PER ROGER LAURITZEN

Byggingen av de imponerende kanalene i Telemarks-vassdraget på 1800-tallet er høydepunkter i norsk kanalhistorie, men det er flere andre kanaler i Telemark som også bør trekkes frem.



I de to foregående utgavene av Kystvakt har jeg fortalt jeg litt om en norsk kanalhistorie langs norskekysten og kanaliseringen av Haldenvassdraget. Denne gangen tar vi turen litt vestover til det indre av Telemark. Her renner flere mektige elver gjennom landskapet fra fjellet til kysten. Telemarksvassdraget er det viktigste.

Det består av tre hovedgrener: Vinje-Tokke-vassdraget ligger lengst øst og har innsjøene Totak, Bandak, Kviteseidvatnet og Flåvatn. Bøvassdraget inneholder blant annet Sundsbarmvatnet og Seljordvatn. Det siste er Tinnvassdraget som fyller opp storheter som Møsvatnet, Kalhovdfjorden, Tinnsjø og Heddalsvatnet på veien mot

havet. De tre grenene er her et nedbørsfelt på totalt 10 780 km², og møtes i Norsjø ovenfor Skien. Derfra renner det ut via Skienselva til Frierfjorden ved Porsgrunn.

I Telemarksvassdraget er det bygget et storslagent kanalanlegg, som på 1800-tallet ble omtalt som «Verdens åttende underverk». Forhistorien til kanalen er også ganske imponerende. Allerede i vikingtiden ble det fraktet varer fra Dalen til Skien langs vassdraget.

Særlig var brynestein fra Eidsborg en viktig vare. Det har Ivar Otto Myhre beskrevet i disse spalter tidligere. Eidsborg ligger like nord for innsjøen Banak, nesten innerst i vassdraget og det hadde vært svært vanskelig å få så tunge varer ut til kysten uten vassdraget. At brynestein var en viktig vare ser man blant annet av funnene i Klåstadskipet.

Det var et 21 meter langt handelsfartøy fra ca. år 800 som ble oppdaget i Klåstadkilen, vest for Sandefjord i 1893. Det viktigste som ble funnet i vraket da det ble gravd frem nesten hundre år senere var en del brynesteinsemner fra Eidsborg.

Sannsynligvis var derfor skipet underveis fra Skiensområdet da det havarerte utenfor Vestfoldkysten.

Etter som behovet for tømmer økte utover i middelalderen ble også Telemarksvassdraget gradvis viktigere til tømmerfløting. Lange innsjøer og flere strie stryk og fosser mellom dem gjorde imidlertid at det var en krevende transportform. Tanken om kanalisering dukket derfor tidlig opp. En stund var det snakk om å bygge jernbaner isteden, men kanaltilhengerne vant og i 1854 startet kanaliseringen. I første omgang gjaldt dette den nedre delen av vass-

draget fra Norsjø og til Skien. Den utbyggingen ble ferdig i 1861.

Neste runde startet i 1887. Da brukte 500 mann fem år på å sprengte ut og bygge kanalen videre nordover fra Norsjø til Banak. Da den stod ferdig i 1892 var den altså en av datidens mest imponerende ingeniørverk.



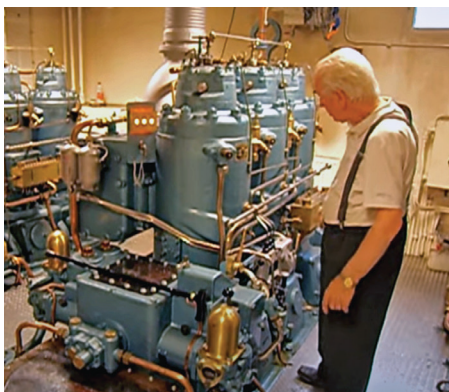


Medlemstur til Molde?

AV THOMAS NICOLAI BJØNNES

De to siste årene har styret invitert medlemmene med på vintertur til Maskinrummet i Skagen. Denne medlemsturen har vært veldig vellykket for de som har deltatt, og vi har lyktes med å samle +/- 20 stk hvert år. I 2024 har styret lyst til å arrangere en medlemstur til Molde istedenfor Skagen.

Dårlig kronekurs som gjør Danmark dyrere enn vanlig samtidig som at også Norge byr på mange flotte og interessante plasser å besøke for oss som er interessert i gamle båter og motorer, har bidratt til at valget i år falt på Molde. Samtidig vet vi at Maskinrummet i løpet av 2025 vil åpne i nye og mye større lokaler, så styret planlegger ny tur til Skagen når det nye museet er åpnet.



I Molde kan vi lokke med fabrikkbesøk på Brunvoll Motorfabrikkers motormuseum, der blant annet maskinen fra Skrogseksjonen av Nordisen havnet, og besøk hos Bjørn Opstads maskinsamling. Opstad har mye forskjellig, blant annet har han reddet Normo-maskinen fra Nordsol da den ble hugget i 2019. Begge steder blir det garantert oppstart av maskiner. Det jobbes også med et besøk på ulike fartøy i området, og lokale krefter har tipset styret om et spennende byggeprosjekt ved navn Søblomsten.

Nøyaktig planlegging kommer det mer info om på nyåret. Vi planlegger at folk selv skaffer reise og innlosjering, men vi kommer til å anbefale noe steder slik at vi kan samles på samme hotell e.l.

Vi ser for oss en foreløpig plan som følger

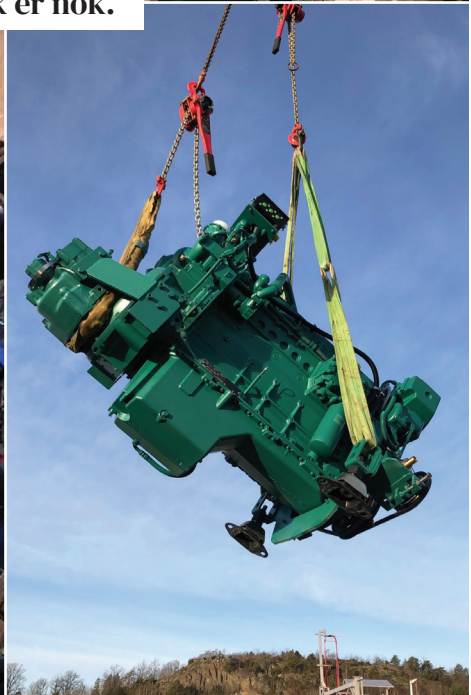
- vi samles på pub eller lignende i Molde fredag ettermiddag
- vi besøker Brunvoll og Opstad lørdag formiddag
- vi arrangerer noe felles bespising eller lignende på lørdag kveld
- vi besøker medlemsfartøy e.l. i området søndag formiddag
- hjemreis søndag ettermiddag

Styret oppfordrer alle som kan tenke seg å delta på en slik tur å sende oss en uforpliktende mail på **post@nmsk.no** slik at vi vet om det er interesse for at vi skal gå videre med planene.





Når nok er nok.



NYE MEDLEMSBÅTER



NORSK
MOTORSKØYTEKLUBB

MK Drott

Fartøyforeningen Trofast, Svolvær



MS Søgne

Svein Hoel, Lyngør



Saltstraumen

Per Anders Brattgjerd, Trondheim



MS Siri

Jan Richard Becke,
Gokstad Kystlag Sandefjord



Mytilus

Ny eier Espen Toft, Bergen



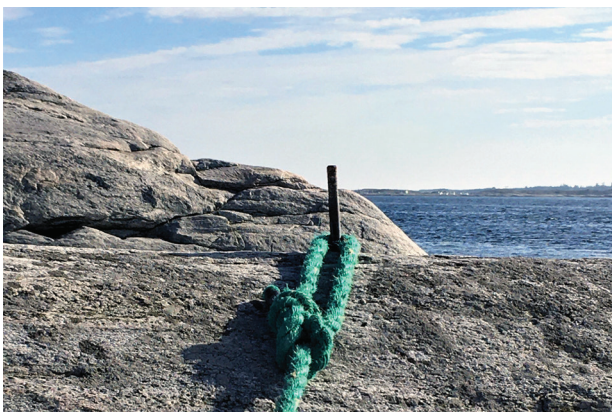
Bevøy

Kato Sandvik, Florø



Roskva

Ørjan Michael Svendsen, Arendal



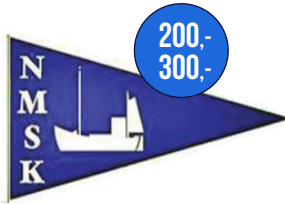


PROFILERING

Styret erfarer at NMSKs «Fartøysregister» og «Skipperposten» er viktige aktivum i rekrutteringen av nye medlemmer. Vi ønsker også samme effekt av våre medlemseffekter 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
**Stor
vimpel:**
65 x 130 cm



NMSK T-SKJORTE

**Emblem på erme
+ båtnavn på
brystet**
(etter ønske)
Standard størrelser
for herre/dame/barn
Pris u/m navn:



PIQUE SKJORTE

**med NMSK
merke**
Størrelser
M, L, og XL



KAFFEKOPPER

Emblem og evt. båtnavn på andre siden.
6 stk m navn 1000,-. Pris u/m navn:



FLEECEJAKKE

med **NMSK logo brodert** på
brystet. Str M, L, XL og XXL
Fleecejakka er relativt
kroppsfornet, passe fyldig
fleece og har ytre lommer
m/glidelås samt innerlommer.
God kvalitet!



Båtplakett

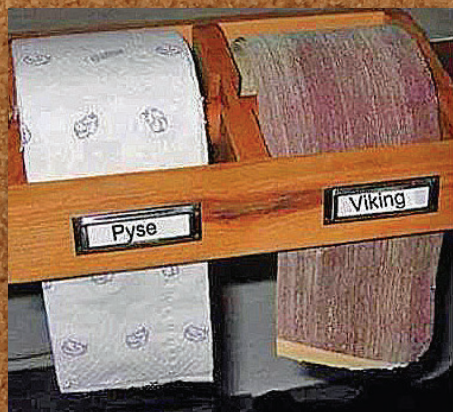
Tilsendes alle nye
båtmedlemmer når
kontigenten er betalt.
Regn med litt leveringstid.



Luemerke

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

NEST SIST



Aat seg ihel på betasupe.

I veka som gjekk åt ein mann på Ardalstangen seg i hel på betasuppe, vert det meldt til »Sogn og Fjordane«. Han hadde det med å eta mykje, og her om dagen hadde han sett til livs 20 tallerkar av betasuppa. Straks etterpå vart mannen hardt sjuk, og om kvelden laut dei senda han til sjukehuset i Lærdal. Der døydde han natta etter.

Avlidne var austrlending.

Litt selvironi

Jeg er på date!
Han er håndverker.
Skal komme en gang
mellom åtte og tolv.



Medlemsaktiviteter 2024

16/3	Årsmøte i skur 28 på Akershuskaia, Oslo
31/5 – 2/6	Asker Trebåtfestival på Sætre
14/6 – 16/6	Hardanger Trebåtfestival
18/7 – 21/7	Forbundet Kystens Landsstevne i Bodø
8/8 – 10/8	Risør Trebåtfestival
31/8 – 1/9	Akershus stevnet ved Oslo Maritime Kulturhavn

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 Kruger	tlf 48047966, e-post jorun.camilla.kruger@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 robe1i@voldnes.no
Styremedlem:	Chris Martin	tlf 40066434, e-post chrismartinerstad@gmail.com
Styremedlem:	Anne Kopland	tlf 97098770, e-post anne.kopland@gmail.com
Redaktør:	Torolf Stenersen	tlf 91344390, e-post torolf@btts.no



**NORSK
MOTORSKØYTEKLUBB**

e-post: post@nmsk.no
nmsk.no

