

April 2010



SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB



www.nmsk.no

SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



Redaktør Arnulf Wibe
Lychesvingen 26, 1337 Sandvika

Medlemskveld

Det er med glede og forventning styret i NMSK 2010 ønsker velkommen til medlemskveld på vårt klubbhus Styrhuset

Fredag den 7.mai kl 1900

Alle kan se frem til en spennende kveld i godt lag, der vi sammen legger føringer for hvordan vi ønsker at klubben skal se ut i fremtiden, hva vi skal prioritere, og hva de enkelte medlemmene i NMSK ønsker at klubbens styre og komiteer skal arbeide videre med. Styret vil presentere sine tanker og visjoner for tiden som kommer, samt at vi legger opp til innspill fra alle fremmøtte. Styret håper at flest mulig medlemmer, og potensielle medlemmer, kan møte. Medlemsmøtet blir gratis, og styret sørger for lett bevertning i løpet av kvelden. Ønsker du å betale medlemskontingenten for 2010 (400,-) ved inngangen får du automatisk lodd i kveldens lotteri.



FORMANNENS HJØRNE

Hei alle medlemmer

Endelig står vi foran en ny sommer. Dersom vi ser tilbake på den kalde vinteren som akkurat har sluppet taket, får vi regne med at dette kommer til å bli tidenes drømmesommer. Som sikkert mange av dere har jeg brukt størsteparten av påsken til å pusse båt, og kunne godt trenge en påske til dersom målet var å bli ferdig. Blir man noensinne ferdig med båtpuss?

Man kommer stadig nærmere målet, men egentlig så håper jeg litt at jeg aldri blir ferdig. For min egen del er mye av kosen selve båtpussen.

Uansett hvor klare dere er, og uavhengig av sommerens kommende vær, er det på tide å ferdes på sjøen igjen.

Fremmøtet på årsmøtet må jeg si overrasket meg en smule. 14

stemmeberettigede medlemmer møtte opp, men ifølge medlemslisten vår er vi ca 70 medlemmer. Jeg tenker at dette sier noe om medlemmenes forventninger til klubben, og det er dette jeg gjerne vil bidra til å endre. Jeg skulle gjerne takket for støtten og tilliten jeg har blitt vist ved valget, men jeg føler at dette blir helt feil når 80% av medlemmene ikke var tilstede.

Det er allikevel med stor iver og motivasjon jeg har tatt rollen å lede NMSK i 2010. Klubben har i mine øyne en viktig kulturhistorisk rolle, i tillegg til å være et sosialt møtested for båtinteresserte. Den jobben hver og en av oss gjør ved å holde våre båter i stand og ferdes på sjøen, bidrar til å berike vår kystkultur.

NMSKs medlemmer har i hovedsak båtene sine i Oslofjorden. Mange holder til på Maritim brygge, men det er også mange medlemmer som har båtene sine ved andre bryggeanlegg. Med denne geografiske spredningen i hjemmehavner er det viktig at klubben står som samlingspunkt, og bidrar til at medlemmene kan holde kontakten, utveksle erfaringer, og møtes til forskjellige sosiale arrangementer. Ettersom klubbens styrhus ligger ytterst på Maritims bryggeanlegg, og de to foreninger har mye felles historie, ser jeg det som helt naturlig å fortsette å styrke de positive relasjonene og samarbeidet oss imellom.

En klubb er ingenting uten medlemmer. Det er allikevel ikke min intensjon å presse noen til å melde seg inn i klubben. Min målsetning som formann er at de som velger å melde seg inn/forbli medlemmer i NMSK, skal gjøre det fordi de ønsker å være medlem. Fordi de ser på medlemskapet i NMSK som noe positivt, og fordi de enten ønsker å bidra aktivt til å bevare vår kystkultur, ønsker å støtte opp om de som jobber for dette, eller ønsker å være med i det sosiale samholdet klubben bidrar til.

Inntil vi sees vil jeg ønske alle en riktig god og solrik vår og forsommer. Jeg gleder meg til å treffe dere alle på medlemsmøtet den 7.mai.

Formannen

Årsmøtet 2010



Referat fra årsmøtet 5. mars 2010

1. Årsmøtet ble åpnet av styrets sekretær Arnulf Wibe, på vegne av styreleder Christian Magnus Rossow som var forhindret fra å komme pga sykdom. 14 stemmeberettigede medlemmer var representert.
2. Eivind Robertsen ble valgt til møteleder. Arnulf Wibe ble valgt som referent.
3. Til å underskrive protokollen ble valgt Brit Bjønness og Karl Pudik.
4. Årsberetningen, som var vedlagt innkallingen, ble opplest og vedtatt.
5. Regnskapet for 2008, som var vedlagt innkallingen, ble gjennomgått og godkjent. Kommende periode skal verdien av styrhuset nedskrives til et rimelig nivå mtp at det ikke kan regnes som omsettelig. Portoutgifter kan øke noe i 09-10 pga flere utgaver av Skipperposten. Nytt styre lager budsjett.
6. Kontigenten for 2010 ble vedtatt endret fra kr 300,- til kr 400,- for hovedmedlemmer.
7. Det var ingen innmeldte saker til årsmøtet.
8. Følgende styre ble valgt :
Styrleder: Thomas Bjønness, etter skriftlig avstemming
Styremedlemmer: Eivind Robertsen, Arnulf Wibe, Karsten Myhre, Espen Waldem, Rita Hoff, Tore Floberg, Karl Pudik.
Styret konstituerer seg selv, inkludert vararepresentanter.
Revisor: Terje Nybø
Valgkomité: Nicolai Bjønness og Eddie Lesund.

Oslo, 5. mars 2009 Brit Bjønness (sign) Karl Pudik (sign)



Thomas



Eivind og Arnulf

Budsjett for 2010 er satt opp av styret i etterkant av årsmøtet, henhold til referatets pkt 5:

Inntekter

Kontingenter ordinære medlemmer	15 900
Kont. Interessemedlemmer	750
Andel av kont øremerket Styrehuset	5 300
Utleie Styrehuset	7 000
Arrangementer	17 000
Salg klubbefekter (egen konto)	1 000
Sum inntekter	46 950

Kostnader

Strøm	2 500
Medlemskap	2 500
Porto/Rekvisita	6 000

Arrangementer	12 000
Styrehuset	7 000
Ferdinand	1 000
Diverse	2 500
Sum kostnader	33 500

Finansposter

Avskrivninger Styrehuset	10 000
Renteinntekter/utgifter	0
Sum finanskostnader	10 000

Årsresultat	3 450
--------------------	--------------

Årsfest!



Styrets årsberetning for 2009

NMSK hadde 67 medlemmer ved inngangen til 2010 – 2 i avgang og 2 nye i løpet av året.

Klubbens *styre* har bestått av Christian Magnus Rossow (styreleder), Karsten Myhre (nestleder), Eivind W Robertsen (kasserer), Arnulf Wibe (sekretær), Thomas Bjønness (styremedlem), Espen Waldem (styremedlem). Terje Sprenger og Karl Pudik har vært vararepresentanter.

Kommiteer:

Havnekommite: Eivind Robertsen, Karsten Myhre, Terje Sprenger, Knut Hoff, Ole Malmsten.

Styrhuskommiteen: Knut Hoff, Rita Hoff, Runar Aulie, Kristin Aulie

Arrangementskommite: Espen Waldem, Thomas Bjønness.

Semidieselkommite: Kjetil Dahl, Thomas Bjønness, Knut Hoff, Janerik Lolland.

NMSK er medlem av Forbundet Kysten (www.kysten.no), Oslo og Akershus kystlag (som gjør at vi får låne skur 28), Oslofjorden båteierunion (OBU) og Oslofjordens friluftsråd (OF)

Aktiviteter: I løpet av året er det holdt 8 styremøter, 2 samlinger på sjøen, 2 medlemsfester og 1 dugnad.

Bryggefesten i mai ble holdt inne i Styrhuset pga regnvær, men oppslutningen var stor – over 40 var innom. Vårsamling hadde vi midt i juni i Sandspollen i fantastisk flott vær, men bare 7 båter. Høstsamling hadde vi midt i september ved Butikken på Langåra. Der ble servert store mengder med fårrikål av beste sort (8 båter). Det tradisjonelle "sildebordet" ble holdt på Styrhuset i slutten av november (drøyt 30 innom). Det planlagte medlemsmøtet i oktober ble avlyst fordi Sjøfartsmuseet trakk seg fra planlagt og normal støtte! Forøvrig deltok en del medlemmer på OMKS maritime loppemarked i april 25-26/4, og på Oslo Maritime Kultursenters stevne i september, hvor NMSK er en av medlemsorganisasjonene. Knut demonstrerte klenodiet vårt, semidieselen "Ferdinand" på Akershusstranda.

Skipperposten: kom ut med tre nummer - februar, juni og november.

Styrhuset: Styret har prioritert å bruke innsats og penger på "klubbhuset", som er den største aktiva i klubben. Godt kommitearbeid. Bra dugnadsarbeide på Styrhuset over tre dager, med rustpicking og maling før sommeren. Men mer trengs. Tilstandsundersøkelse og forsterkning av fortøyning/moringer prioriteres videre. Kommiteen er også i startgropa for oppussing og utskifting av kjøkkeninventar i 2010.

Styret engasjerte seg også i saken med/mot Norsk sjøfartsmuseum som planla å flytte kuttern Nordisen, ut av båthallen i friluft. Denne kutteren har mange NMSK medlemmer lagt ned svært mye dugnadsarbeide på. Museet ville erstatte den med redningsskøyta Stavanger, men resultatet viser seg å bli en kombinasjon av Nordisen og Stavanger – inne.

Perioden har vært givende, og styret føler at klubben lever opp til formålet og har mange positive medlemmer.

Oslo, 26. februar 2010

Styret i NMSK

Læsø i Danmark

- av Arnulf Wibe -



Foto: Håvard Semmen

Læsø er den største øya i Kattegat. Øya ligger cirka midtveis mellom Frederikshavn og Göteborg, og er knyttet til Jylland med ferge mellom Frederikshavn og Vesterø havn på nordvestsiden av Læsø. Øyas andre havn heter Østerby havn. Flere av NMSKs medlemmer skryter mye av opplevelsene de har hatt ved å dra til Læsø på sommerferie med båten sin. Min båt "Antares" er godt kjent på Vesterø, etter flere besøk med tidligere eier. Kontrasten til norskekysten virker å være stor, men spennende. Derfor planlegger jeg også Læsø som sommerturens hovedmål i juni. Beregninger viser at det er en tur på ca 180 nm fra Oslo, og den lar seg enkelt å kombinere med opplevelser langs svenskekysten, på Hvaler og Vestfoldkysten. Jeg merker meg at det finnes egne bestemmelser for seilas med motorbåt utenfor Fredrikshavn-området.

Båtliv har bestilt en artikkel om opplevelsen, og dermed kan leserne av Skipperposten også regne med å finne mer informasjon om Læsø her i høstnummeret.

GOD SOMMER!



Historien om en medlemsbåt i Norsk motorskøyteklubb "MIDTSIDEBÅTEN"

"CAMILLA"

-av Thomas Bjønness-

Camilla er en gammel bruksbåt, bygget på Vestlandet som Va-båt / gavla-båt, og ble brukt i garnfiske. Nøyaktig hvem som bygget båten, og hvor, samt den øvrige historien frem til '80 tallet har jeg ikke vært i stand til å oppdrive. Etter litt detektivarbeide har jeg og klart å grave frem noen få ledd bakover i eierkjeden.



Tidlig på '80-tallet ble båten fraktet fra Vestlandet til Moelven ved Gjøvik, hvor det ble satt i gang en stor restaureringsjobb av to ansatte ved Moelven. Det gikk ikke mer enn et par vintre før de to oppgav arbeidet. De hadde da rukket å bygge ferdig dagens overbygg, samt innrede båten som turbåt. Garnrullen på hekken, den opprinnelige ruffen samt motor og gir var da fjernet. På slutten av '80-tallet fikk Terje Pedersen fra Gjøvik kjøpt båten billig. Den lå da fortsatt på land ved Moelven, hvor den hadde ligget og tørket inn i 5 år. Den fremstod på dette tidspunkt ikke akkurat som noe smykke, og han brukte flere år på å sette den i stand. Foruten å skrape ned hele båten, da skroget var hvitmalt, klirket Terje om hele båten, fikk byttet flere bordganger, laget nytt akterspeil i eik, forsterket spant og restaurert båten generelt. Det ble også byttet motor. Dessverre vet jeg ikke hva som originalt satt der, men det ble montert inn en Volvo Penta MD21B med et VP MS3B reduksjonsgir. Båten ble døpt "Hoppedora" - av Gjøvik. For de som er bevandret i svensk barnelitteratur drar de kanskje kjensel på navnet, som stammer fra sjørøverskuta til Pippi Langstrømpes pappa. I flere år ble båten benyttet til koseturer på Mjøsa, før Terje og hans kone Britt Solheim i juni 2000 fikk fraktet båten til Hovedøya i Oslofjorden, og registrerte båten i Småbåtregisteret med reg.nr. EAD 464. Britt og Terje pleide å seile rundt med sine to dags hunder som hadde hver sin redningsvest. Det er ikke vanskelig å tenke seg at Hoppedora av Gjøvik, en ombygget Va-båt fra 1939 med to voksne og to dagser med redningsvest, samt unger, venner og annet folkefær ombord fikk mye oppmerksomhet hvor enn den kom. De siste årene Britt og Terje eide båten fikk de den fraktet tilbake til Gjøvik og brukte båten på Mjøsa. Terje Pedersen døde brått i 2006, og Britt solgte da båten til brødrene Elde fra Toten for kr 30.000,- På høsten 2008 kjøpte Mie og jeg båten. Den lå da i skogen på Østre Toten, så etter å ha funnet annonse på Finn.no, stappet jeg Lotte (da 3 mnd'er) og Mie inn i bilen, og så for vi av sted.



Båten bar preg av manglende vedlikehold de seneste årene. Motoren hadde en ukjent feil med kjølingen, og kunne kun kjøres på tomgang. Det klinkbyggede skroget var blitt tettet med sikaflex mellom bordgangene, og lenge før båten kunne nærme seg vannet forstod jeg at det måtte en del jobb til for å få skuta tett. Brdr. Elde svarte elegant at *"på en stor trebåt som dette må man regne med å trenge to lensepumper. Jeg hadde en gang en mindre båt og der trengte jeg kun én..."* Når man tenker seg om finnes det kanskje ikke så mange ekte båtfolk på østre Toten... Ette litt forhandling og gjentatte besøk til Toten ble båten vår, og vi fikk fraktet skuta til Oslo på lastebil. Vi fikk vinteropplag på land på Maritim båtforening i Oslo, hvor vi også var så heldige å få leie plass sommeren '09. Første jomfrutur ble utført av undertegnede, natten etter båtutsett '09.

Med om bord var Espen Waldem, som også har båt på brygga. Jeg husker vi tenkte at det ville være for dumt å ikke prøvekjøre båten nå som den først var kommet på vannet. Vel vitende om at motoren kun kunne kjøres på laveste turtall, dersom den ikke skulle gå seg varm, la vi av sted i nattemørket og navigerte etter fyrlykter, med kartplotter på mobiltelefonen som backup. Turen var kjempefin der vi tøffet av gårde i 2 ½ knop, sittende på styrhustaket med én fot på roret, men vi oppdaget plutselig at båten lå litt vel dypt i vannet. Det viste seg å være nivåbryteren til lensepumpen som hadde hengt seg opp, men etter litt lirking startet pumpen opp og tømte båten kjapt. Kort tid etter ankom vi Middagsbukta og ankret opp like ved båten til Knut og Lisbeth Waldem, som vi tilfeldigvis så når vi kom frem. Etter noen få timers søvn stod skipperen opp, startet motoren, dro inn ankeret og satte kursen tilbake mot Maritim. Vi skulle jo på dugnad. Espen sov videre i lugaren. Ergrelsen og ikke minst ydmykelsen var stor da vi så vidt nådde sørsiden av Ostøya før vi gikk tom for diesel. "Å nei", tenkte jeg *"det er ikke akkurat godt sjømannskap å ikke engang peile diesel før du legger fra kai Thomas..."* Etter kort tid fikk vi kjøpt 10 ltr diesel av en forbipasserende seilbåt, og jeg gikk i gang med å lufte motoren for første gang.



Men motoren startet ikke. Faktisk klarte ikke startmotoren å dra motoren rundt i det hele tatt. Vi hørte innslaget fra bendiksen, og så ikke noe... Var det lite strøm kanskje...? Da vi peilet olje fikk vi en grå overraskelse, men kunne ikke forstå hvordan det var kommet vann i motoren dagen før. Peilepinneåpningen hadde tross alt aldri vært under vann... Og hvorfor stoppet motoren så brått...? Det skulle senere vise seg at årsaken til grå olje var verre enn jeg trodde.

Tidligere eier hadde mislyktes i å overhale toppen, slik at det var over én millimeter ujevnheter i toppen, med dertil hørende kjølevannsslekkasje over i oljen. Da motoren ble videre demontert viste det seg også at grunnen til at motoren stoppet så brått, og ikke lot seg turne på starteren etterpå, var fordi stempelet i sylinder nr 3 hadde dratt på visitt over i sylinder nummer 4 og stod helt fast der.

Heldigvis, tenkte jeg, er jeg medlem i kystpatruljen, og mobiltelefonen var ikke langt unna. Espen rev seg i håret, og håpet at vi ville få slep med noen før Malene kom seilende (Mamma og Pappa Waldem). Vi var vel egentlig ganske flaua begge to, over vår manglende utvisning av sjømannskap og båtvett, der vi hadde lagt på tur om natten, med en båt vi ikke visste om var tett, samt en motor som ikke var til å stole på... Én halvtime senere kommer Malene i rolig fart gjennom sundet mellom Ostøytangen og Hareholmrabben. På dette tidspunkt lå vi for anker, for ikke å bli blåst på land av sønnavinden. Halvannen time senere var vi tilbake på Maritim, etter vennlig slep av Malene, og klare til dugnad, riktignok et par timer for sene...

Etter denne relativt opplevelselsesrike jomfruturen har både båt og skipper blitt bedre kjent. Båten brukte bare noen dager på å bli mer eller mindre helt tett, og det er ganske utrolig med tanke på båtens alder og hvor mye den har ligget på land. For øvrig har jeg selv byttet motor. Fra en defekt 1985 VP MD21B til en godt fungerende 1979 VP MD21A. Det er ikke ofte man bytter motor, og ender opp med eldre motor enn originalt, men skitt au. Utover dette har skroggjennomføringer, stoppekraner, mye av ledningsnettverket m.m. blitt byttet ut, to lensepumper er byttet, og vi har fått kjøleskap, ekkolodd, ny stereo m.m. Til og med toalettet er overhålet, og fungerer nå som det skal. Som det er med gamle trebåter er det alltid noe trearbeid å ta fatt på, men det tar vi litt etter litt. Båtens alder tatt i betraktning er den i meget god stand, og er en ypperlig tur og familiebåt. Bred, trygg og god i sjøen.

Skuta har siden dette bragt oss mye moro, lange dager, sene kvelder og masse familiehygge. I sommer tilbragte Mie, Lotte og jeg 4 uker ombord. Man skal ikke se bort ifra at jeg i en senere utgave av skipperposten kan fortelle litt fra sommerferien vår, for ikke å glemme grunnstøtingen på grunnen øst for Hvaler, som ikke finnes på båtsportkart B-710, -en episode som medførte skader på kjøll og stevn for mer enn 40.000,- Thank you Sørensen på Sydenden og Gjensidige Forsikring!

Ålesund gjestehavn

- av Arnulf Wibe -



Midt i jugendbyen ligger Ålesund gjestehavn, klemt inn langs de gamle og nydelige, velholdte jugendbygningene og sjøhusene i Brosundet. De eldste bygningene er fra gjenoppbyggingen etter den store bybrannen den 23. januar 1904, når de fleste av byens bygninger og svært mange fiske- og handelsfartøyer i Brosundet, ble flammens rov. I dag er det moderne leiligheter, restauranter og hoteller.

For meg er havna en idyll, i godt som dårlig vær. Den er fullstendig skjermet fra all slags stygg vind og sjø, og er herlig å ankomme etter en tøff seilas rundt Stadt (sørfra) eller Hustadvika (nordfra). Skuldrene senkes og oppmerksomheten kan flyttes fra kartplotter, kikkert, seilføring eller motor(u)lyder til arkitektur, folk og andre nytelser. Havna har diesel, vann og septiktømming.



Gjestebyggene som ligger innerst i havna, er byens mest trafikkerte fortau om sommeren. Båtfolket kan beskue strømmen av langsomt passerende fastboende og turister, som beskuer båter og mannskap. Ved enden av fortauet har jeg kost meg mang en gang med uteservert leskedrikk for voksne, med flott utsikt over sundet.



Som historieinteressert sjømann med mange besøk i byen, har jeg funnet at Ålesund er et eldorado. Nesten uansett hva byen viser fram, er det knyttet til havet. Ålesund bymuseum og Jugendstilmuseet ligger begge et steinkast fra havna. "Aksla" ligger noen hundre trappetrinn opp for sentrum og gir den fineste og mest effektive trimturen jeg vet om. Belønningen der oppe er en fantastisk utsikt over by, øyer og hav – og en leskedrikk for voksne. Langre trimturer kan også være nødvendig etter mange døgn i båt, og jeg kan anbefale å legge de til Sunnmøre museum for å se på nydelige, gamle båter eller til Atlanterhavsparken som antagelig har Norges fineste akvarium. Fotball er nesten det eneste i Ålesund som hverken er sjø- eller historierelevant, og derfor vil jeg ikke skrive et ord om Colorline stadion. De beste opplevelsene i Brosundet har jeg hatt litt utenfor fellesferien når det er ganske rolig. Da har jeg hatt stor glede av bryggepraten med selvsikre sjarkfiskere med stinn lommebok og andre glade, lokale lakser. Nøkkelen til en humørfyllt dialog er å starte med å skryte av Sunnmøringen. Da går resten av seg selv.



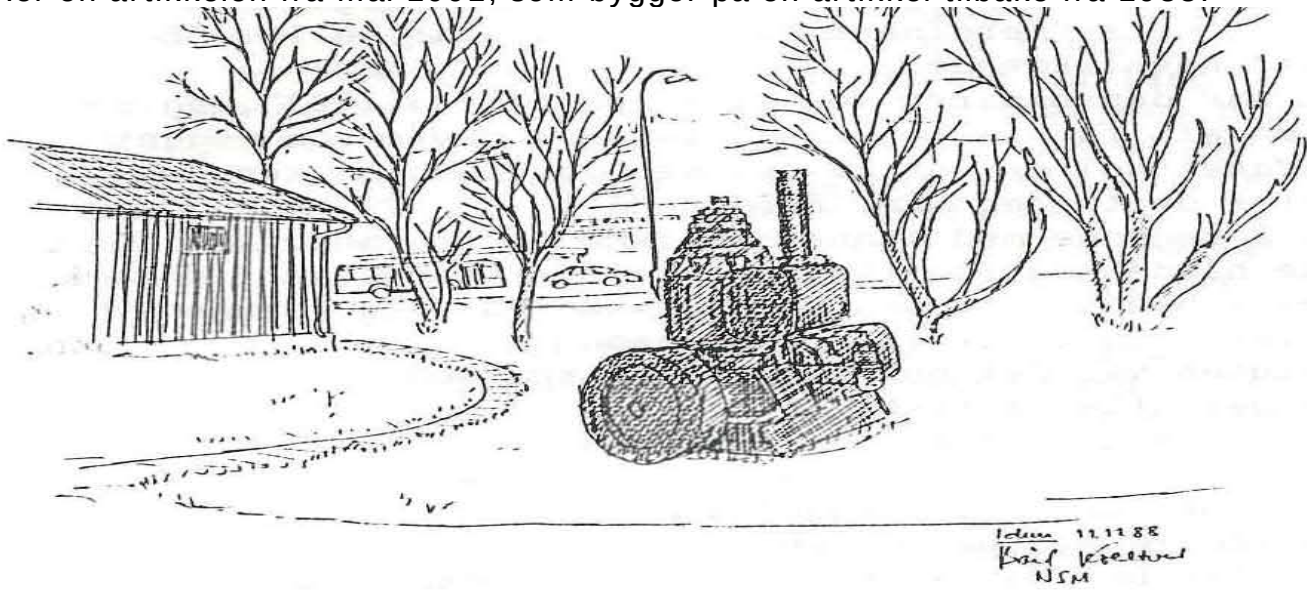
Tips:

- Flere butikker med deler til båt bare noen hundre meters spasertur fra Brosundet.
- Flere båt-/motorverksteder nær sentrum, hvor de alltid hjelper båtfolk. (Det var grunnen til at jeg ventet med reparasjoner til jeg kom til Ålesund, for der følte jeg meg trygg på kompetent hjelp hvis behov.)
- Turistkontoret på Skateflua, nord i indre havnebasseng, hjelper deg med å finne fram til det meste - www.visitalesund.com
- Informasjon om gjestehavna (lystbåter): www.alesund.havn.no
- En avstikker med båten inn Storfjorden til Geiranger eller Tafjord for å oppleve mektig natur (når skydekket ikke er for lavt).

Før i tiden

Klipp fra tidligere utgaver av Skipperposten.

Her en artikkelen fra mai 1991, som bygger på en artikkel tilbake fra 1983!



Hvem er denne Ferdinand?

De fleste har vel etterhvert oppfattet at "Ferdinand" er en motor, men hvorfor har vi den?

Første gang vi hørte om ham, sto han i "Vannbukk" som da tilhørte Eystein. Etter Eysteins død kjøpte Bjørn Berger "Vannbukk" og startet opp en større ombygging, slik som tradisjonen ofte er, man vil ha en båt som passer til sine egne behov og ønsker.

En av endringene var skifte av motor, og gamle "Ferdinand" ble gitt til NMSK - forutsatt at han ble tatt godt vare på.

Motoren hadde en omflakkende tilværelse noen år, den ble fraktet både hit og dit. En plassering i Bestumkilen ble planlagt, fundament laget etter mye arbeidsinnsats, og så fikk vi ikke lov til å ha den der likevel!

Nå har den fått sin endelige plass, på plenen ved siden av vakthuset til Maritim Båtforening i Bestumkilen. Den trenger en del oppussing etc. men at den virker, det ble skikkelig bevist under bryggefesten.

For at flere skal bli kjent med "Ferdinand", trykker vi her på nytt en historie Eystein skrev for Skipperposten i 1983:

Navnet skjemmer ingen. Men alle skikkelige okser skulle hete "Ferdinand" eller "Baltazar" eller "Samuel" eller noe liknende.

Min har dåpspapirer som lyder på "Volda 1963", og det er da alt for tamt for et tretønns uhyre som tygget fundamentbolter som om det var løvetannstilker.

Derfor døpte jeg ham "Ferdinand".

Til å begynne med kunne han ikke fordra meg.

Ikke hadde jeg forstått det helt riktige øyeblikket å presse håndoljepumpen på, og ikke var jeg sjemann heller. Og slett ikke motormann.

Dessuten var det noe gærnt med spissen.

Han besluttet å teste meg.

Først ble han nærmest ustartelig. Så koste han seg med ubeskrivelige mengder svart røyk, som truet med å ødelegge landingssikten for de flyene som skulle ned på Fornebu. Deretter bet han av enda en 9/8" fundamentbolt i tillegg til de to han hadde tatt før og som jeg hadde byttet, og lot topp-pakningen sprekke rundt hele seg, så vi kjørte avsted med en pen liten skjorteformet saltvannsfontene i maskinrommet. Tilsist skar han for sikkerhets skyld både sylindren og rådelageret. Jeg ble nødt til å gjøre noe, og jeg skrudde løs alt som med rimelig arsenal av banneord kunne skrus løs. Topp, stempel og råde havnet på dekk. For å gjøre det grundig, slo jeg like gjerne ut krysspinnen ("pinne" - ca. 90 mm tykk??) med slegge, og fikk krysslageret strødd utover i form av 199 løse ruller. Det var helt sikkert 199. Den siste manglet, de slaskene som hadde skiftet krysslager sist hadde nok mistet en. Det var bl.a. derfor krysslageret slarket. I tillegg oppdaget jeg at rullene var ca. 9/100 mm for tynne. Derfor besluttet jeg å kjøpe nye. Det minste jeg kunne få fatt i, var en eske med 2000. Til en pris av kr. 1,20 pr. stk. ble det ikke helt billig. Og det nye rådelageret kostet ikke noe mindre, selv om jeg både monterte og skrapte inn selv. Monteringen av krysslageret inni stempelet med de 200 løse rullene, eller "nålene" som de visstnok kalles, ville utvilsomt ha grenset til mareritt dersom ikke forståelsesfulle folk på Volda Mek. hadde innviet meg i den spesielle teknikken. Deretter tok jeg av alle fem stempelringene og rensset dem, og skiftet en som var brukket. Og jeg skar et langt, skrått smørespor i stempelet for å hindre ny skjæring, og både stempel og sylinder fikk en lang, slitsom omgang med smergelpapir på treklosser som ble skåret nøyaktig til etter buen på stempel-omkretsen. Tilsist fikk oksen min ny spiss, og nye ventilklopper i luftinntakene. De gamle var nesten tvers av. En slik stempelskjau er ikke spøk, særlig ikke når en skal utføre den alene. Men jeg har i alle fall lært at jeg ikke skal gjøre som en fisker engang anbefalte meg, nemlig å sette stempelet på topp med en gang jeg har stoppet, så det står klart til start neste gang. Det var derfor rådelageret skar seg. Dessuten har strevet gitt et vidunderlig resultat: Ferdinand og jeg er blitt ordentlig glade i hverandre. Det er ingen diskusjon mer, for når jeg ber om det, svarer han med flying start, og han går som en klokke til jeg ber ham å stoppe. Tre tusen kilo, og 20,6 liter slagvolum på en sylinder. Og så trofast, at gamle sjøulker påstår at slike motorer fortsetter å gå, lenge etter at skutene de er blitt betrodde, har sunket. Jeg håper Ferdinand aldri får anledning til å bevise det.

For nå hører vi endelig sammen.

Eystein Hanche-Olsen

Vannstandsendringer

Man regner med to årsaker til at vannstanden varierer:

Tidevannets bidrag

Tidevannet har sin årsak i månens og solens tiltrekningskrefter og de innbyrdes bevegelsene i jord-måne-sol-systemet. Tenker man seg at jorden er fullstendig dekket av dypt hav, og at vannet er uten treghet og friksjon, vil vi rett under månen og solen få dannet høyvann. På motsatt side av jorden vil det også danne seg høyvann fordi tiltrekningskreftene her er mindre enn i jordens sentrum.

Når solen og månen flytter seg i forhold til jordoverflaten (på grunn av jordens rotasjon), vil høyvannene følge med. De forplanter seg dermed som bølger. Månens bidrag til tidevannet er cirka $\frac{2}{3}$ av solens bidrag, og høyvannet som skyldes månen vil derfor dominere. Vi får i dette tilfellet to høyvann i løpet av et månedøgn (omtrent 24 timer og 50 minutter).

Ved fullmåne og nymåne virker tidevannskraftene fra månen og solen i samme retning, og vi får ekstra stor forskjell mellom høy- og lavvann - også kalt *spring*. Når månen er halv (voksende eller minskende), vil tidevannskraftene delvis oppheve hverandre, og vi får en ekstra liten tidevannsforskjell - også kalt *nipp*.

I virkeligheten er bildet mer komplisert. Fordelingen av land og hav samt havets dybde, har mye å si for hvordan tidevannsbølgen forflytter seg. Dette fører til at høyde og tidspunkt for høy- og lavvann endrer seg fra sted til sted.

Meteorologisk bidrag

De viktigste meteorologiske forholdene som påvirker vannstanden, er lufttrykk og vind. Høytrykk fører til lavere vannstand, og lavtrykk fører til høyere vannstand. Som en "tommelfingerregel" vil en endring i lufttrykket på en hektopascal (eller millibar) føre til en endring i vannstanden på 1 cm. Kraftig pålandsvind kan føre til oppstuvning av vann langs kysten og i fjordene. Fralandsvind kan gi motsatt effekt.

Det meteorologiske bidraget kan til sammen komme opp i over en meter. Ekstra høyt meteorologisk bidrag blir også kalt *stormflo*.

Meteorologiske forhold kan føre til at vannstanden er lavere enn referansenivået for dybder i sjøkartene.

Observasjoner viser at det meteorologiske bidraget har relativt liten innvirkning på tidspunktene for høy og lavvann - med unntak for området langs Sørlandet og i Oslofjorden.

Jordens rotasjon samt solen og månens tiltrekningskraft forårsaker at vi har tidevann her på jorden. Når vannet står høyest, kaller vi det flo eller høyvann - og når vannstanden er som lavest, kaller vi det fjære eller lavvann.

Meteorologisk bidrag: Lufttrykk og vind.

PRISGUIDE

Havner og diesel i Akershus, Buskerud, Vestfold og Østfold

(Gjesteplass pr natt for 45 fot – Avgiftsfri diesel, pr primo april 2010)

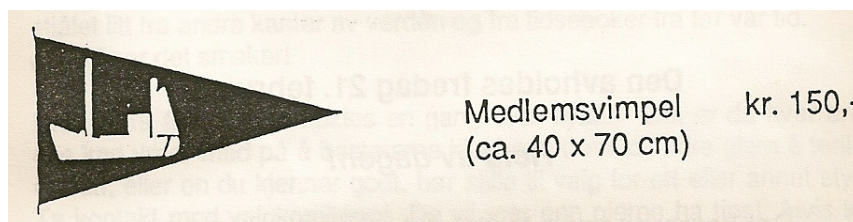
o Kongen Marina, Oslo			kr 9,32
o Steilene	www.nesodden-seilforening.no	kr 180-230	
o Vollen Marina	www.vollen-marina.no tlf 90183877	kr 120	kr 8,99
o Sætre Marina	www.saetremarina.no tlf 91551579	kr 195	kr 9,00
o Oscarsborg	www.oscarsborgfjordservice.no tlf 99300200	kr 100	
Filtvedt, Halvorshavn	tlf 32796516 (ofte billigst!)		kr 7,95
o Horten	www.hortenhavn.no	kr 265 inkl strøm	
o Tønsberg	www.gjestehavn.no	kr 280 (460 for over 50 fot!)	
o Mågerø Marina	tlf 33392305	kr 200	diesel i Vrengen
o Stavern	tlf 916 41 265	kr 300	
o Helgeroa	www.helgeroa.no tlf 33 18 84 14	Oppgir ikke priser, men den dyreste i 2009	
o Engelsviken	tlf 61333176		kr 8,30
o Hankø	tlf	kr 250	
o Fredrikstad		kr 200 inkl	kr 8,50
o Hvaler-Skjærhalden		kr 400 inkl	
o Strømstad (SEK)		kr 280	veldig dyrt!

Saken følges opp i neste nummer med justeringer og priser fra flere havner. Redaksjonen tar gjerne i mot tips og oppdateringer!

MEDLEMSEFFEKTER

Bestilles gjennom post@nmsk.no eller klubbens kasserer:

- Stoffmerke (6,5 x 7,5 cm) kr 20,-
- Vimpel (40 x 70 cm) kr 150,-
- Fleece jakke med merke kr 350,-
- T-skjorte med merke kr 50,-



MEDLEMSAKTIVITETER

- Medlemsmøte på Styrhuset 7. mai kl 19 på Styrhuset
- Bryggefest på Maritim 29. mai kl 18
- Vårsamling på Bergholmen 11-13. juni
- Høstsamling på Messa Håøya eller Langåra 17-19. september
- Sildebordet 27. november

Følg også med på klubbens nye hjemmeside: www.nmsk.no

STYRE OG STELL

NMSK styre 2010-2011:

Styreleder:	Thomas Bjønness	tlf 90529911, e-post thomas@trendegfrisk.no
Nestleder:	Karsten Myhre	tlf 90524465, e-post karste-m@online.no
Kasserer:	Eivind Robertsen	tlf 91884946, e-post eivind_w_robertsen@hotmail.com
Sekretær:	Arnulf Wibe	tlf 99598964, e-post arnulf.wibe@online.no
Styremedlem	Espen Waldem	tlf 90661382, e-post eswalde@online.no
Styremedlem	Rita Hoff	tlf 97125642, e-post xltrude@hotmail.com
Varamedlem	Karl Pudik	tlf 93026557, e-post kaputon@gmx.net
Varamedlem	Tore Floberg	tlf 95101595, e-post tore.johan.floberg@babysshop.no



Bestumkilen en januardag



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Drammensveien 208, 0277 Oslo

Hjemmeside: www.nmsk.no, e-post: post@nmsk.no