SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

April 2013



www.nmsk.no

SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb

Redaktør Arnulf Wibe
arnulf.wibe@online.no



Innhold

s 3	Formannens hjørne
s 4 – 5	Sjukdommen båtgalskap
s 6 – 8	Skipsmotorens utvikling – dampmaskinen
s 9 – 11	Bestumkilen - virksomheter ved Maritim
s 12 – 14	Midtsidebåten Loke
s 15	Knuter, og diverse
s 16	Dugnadsarbeider 2013
s 17 – 18	Årsmøtet 2013
s 19	NMSK hederspris
s 20 – 21	Årsfesten 2013, billedkavalkade
s 22	Navigasjon
s 23	Nest sist
s 24	Styre og stell

FORMANNENS HJØRNE



Nytt styreår, nye muligheter, få utskiftninger. På vegne av meg selv og styret for øvrig vil jeg takke for at vi ble gjenvalgt. Vi velger å tolke dette som at dere er fornøyd med jobben vi gjør for klubben. I tillegg vil jeg ønske Ole Larsen velkommen som nytt styremedlem. Godt å ha en person til aktivt med i styre og stell.

Sesongen er i startgropen, og alle båtgener hungrer etter å ta fatt på båtsesongen. Dagene begynner å bli mye lengre, og våre skuter og skip hungrer etter hav i bevegelse under kjølsvinet… Skøyteklubben vokser og vokser. Vi får stadig nye henvendelser via www.nmsk.no og det blir stadig tydeligere at vi er en nasjonal forening. Dette er noe styret setter stor pris på. Vi ønsker at klubben skal være et samlende organ for hele landet. Båtregisteret på nett tiltrekker stadig større oppmerksomhet, og representanter ved Norsk Maritimt Museum kommenterer at vi har et unikt register som ikke finnes for øvrig i landet.

På årsmøtet presenterte styret et forslag til vedtektsendringer, som vi håpet ville tas godt imot av medlemmene. Vi føler også at forslaget ble godt mottatt, og synes det er ekstra positivt at det kom frem nye/andre synspunkter, som vi selv ikke hadde tatt med. Vi håper flest mulig som ønsker å påvirke vedtektsendringene stiller på medlemsmøtet den 3/5, som tidligere annonsert i medlemsbrevet. Sammen kan vi utforme et nytt forslag, som kan vedtas av årsmøtet 2014. Selv om dette virker langt frem i tid, mener jeg det er viktig å ta fatt på dette arbeidet allerede i vår. Erfaringer tilsier at ting tar tid, og endringsprosesser er noe som tar ekstra lang tid. Vi avslutter medlemsmøtet den 3/5 med visning av filmen «Fornemmelse», en opplevelse du ikke må la seile forbi…

Jeg ønsker også at du som medlem kontakter oss i styret dersom du har forslag til aktiviteter for klubben nå våren/sommeren 2013. Ønsker dere en vårsamling, slik vi hadde tidligere? Er det ønske fra flere medlemmer å arrangere en samseiling, eller treff, i løpet av sommerferien? Uten din medvirkning kan vi umulig etterleve dine ønsker, så ta kontakt med oss allerede i dag!

Merk dere datoene for våre arrangementer, og huk av i kalenderen din allerede. Du kan bare glede deg til medlemsmøter, motorkurs der *DU* kan starte Ferdinand, bryggefest, Havnelangs, Akershusstevnet (forhåpentligvis), Høstsamling i Horten med omvisning på marinemuseet mm, samt sildebordet.
Inntil vi sees igjen; Ship o'hoi dere ramsalte medlemmer…

Formannen

SJUKDOMMEN BÅTGALSKAP

Kilde: www.floranett.no Ei populærvitskapleg utgreiing av dr.psych. Frode Rogne. Han var en kjent og kjær person i Florøs bymiljø, men gikk så alt for tidlig bort (1944-2008). Artikkelen "Båtgalskap" peikar seg særleg ut som ein liten genistrek, forma som ei medisinsk avhandling om ein stadig veksande sinnsjukdom. Den er også publisert i større lands-dekkande båtmagasin o.l., og er etter kvart blitt reine kult-artikkelen for fartøyvernarar langs kysten. Lærd som han var, brukte han somme tider å omtale avhandlinga på latin; "Schizofrenia Nautica".

Ein har lenge hatt mistanke om at psykiatriske lidingar har vore sterkt utbreide i lystbåtkrinsar. Etter intens gransking og observasjon av ein del interessante kasus, har forskarane kome fram til at det dreiar seg om ein sjukdom som på folkemunne blir kalla båtgalskap. Den korrekte medisinske nemninga er Nautomani. Det finnst mange grader av sjukdommen, frå den lettare forma nautomania simplex, til den mest alvorlege – schizofrenia nautica – som medfører innlegging i lukka anstalt med reim, fotjarn og tvangstrøye.



Sjukdommen startar ofte med at pasienten får periodar med dagdrøyming, og har ein tendens til å blande røyndom og fakta. Han les og studerer båtblad, sjøromanar, brosjyrer, annonsar, osv., og ligg ofte vaken om nettenee og grublar. Han er gjerne noko sløv og ukonsentrert på jobben. Om kveldane krinsar han kvilelaust omkring på båthamner og på opplagsplassar. Ein har observert hardt angripne tilfelle ståande apatiske i timesvis på flytebrygger og lignende midt på natta. Denne første fasen – initialfasen, som forskarane kallar han – er også ofte prega av familiekonfliktar. Pasienten har ein tendens til å sjå bort frå økonomiske realitetar, og blir ofte svært aggressiv dersom ektefelle eller born ytrar tvil om det fornuftige i båtplanane hans.

I den neste fasen glir pasienten djupare inn i sjukdommen. Han har no fått den tvangstanken at han må kjøpe båt. Han er inne i ei eksistensiell krise, og opplever tilværet slik at han ikkje kan leve på ein meiningsfylt måte utan båt. I denne fasen er det fleire variantar av sjukdommen, men vil vil her konsentrere oss om de mest alvorlege – nemleg dei tilfella der pasienten kjem på den ideen at han vil ha trebåt. Her kan ein nemne fleire tilstandar, som t.d. glasfiber-fobi, påhengs-nevrose, owatrol-kompleks, og meir alvorlege ting som kravell-mani, svinghjul-traume og kjølbolt-psykose.

Gigantomani

Dei mest tragiske tilfella er dersom pasienten tek til å interessere seg for større båtar. Denne tilstanden blir kalla gigantomania nautica, og artar seg som ei form for stormannsgalskap, der pasienten heilt mister kontakten med røydommen.

Pasienten går til innkjøp av ein større kutter, ei skøyte e.l. Båten skal være minst 50 fot. I den tilstanden pasienten no er i, spelar det inga rolle om båten er 100 år gamal og søkkeferdig. Han er full av optimisme og arbeidslyst. Ein nedsarva semidiesel frå 1930, rotne dekksbjelkar, makk i kjølen – alt dette er bagatellar. Han går til innkjøp av store mengder verkty og gyv på med dødsforakt. Pengar spelar inga rolle lenger. Kone og born blir statistar i dette menneskelege dramaet.
Frå no av går pasienten kledd i kjeledress det meste av døgnet. I alle lommar har han skiftenøklar,

skrujarn, boltar, hoggjern, tvistdottar og oljeflekka sigarettsneipar. Han er alltid skiten, og har fullt av skrubbsår på hendene og i andletet. Etter kvart blir han totalt ute av stand til å føre ein fornuftig samtale om andre emne enn båt. Når kona ber tynt om å få ein tiar til ein halv boks fiskebollar så pass ungane ikkje svelt i hel, ser han fråværeande på henne, grev i kjeledresslomma og gir henne to skipsspikarar og ei messinghengsle.

Angst og depresjonar

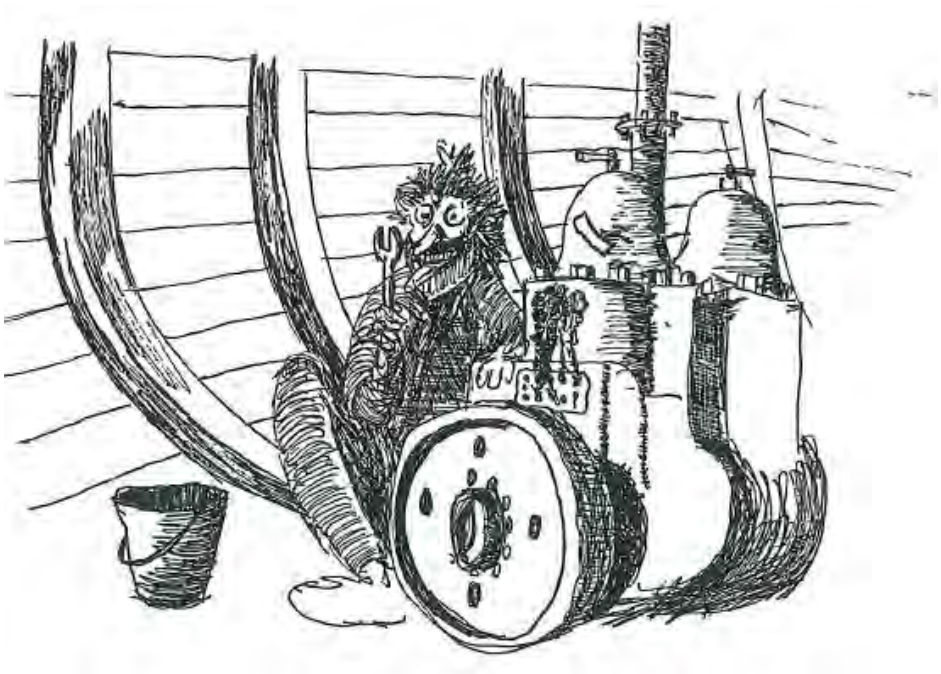
Etter ei tid blir pasienten utprega manisk-depressiv. Periodevis er han svært oppstemt, arbeidslysten og snakkesalig, men i neste omgang kan han falle saman i det djupaste svartsyn. Søvnløyse høyrer med – om natta ligg han i senga i mørket med vidopne auge og gruvlar og legg planar. Når han omsider somnar utpå morgonkvisten, dødstrøytt og sliten, kjem draumane. Her er det dramatiske scener som utspelar seg. Det går gjerne i brann, større lekkasjar, grunnstøyting, knekking av veivaksel og liknande. Det er ikkje uvanleg at pasienten vaknar av sine eigne angstskrik, medan han desperat prøver å tette skroglekkasjar med dyna. Pasienten sin personlege økonomi går etter nokre månader fullstendig i oppløysing. Lønnskontoen er konstant overtrekt, rekningar hopar seg opp, pasienten tek til å gå lange omvegar for å unngå kreditorane. Samstundes ser båtprosjektet meir og meir håplaust ut. Til meir han jobbar, til meir kaos og skit blir det om bord. Han riv ned meir og meir, gammalt skrot hopar seg opp i lugarar og lasterom, kaia han ligg ved ser ut som ei søppelfylling, han køyrer alltid rundt med bilen full av maksindelar, rørstubbar og målingsspann. Alle kleda hans er flekka av bunnstoff og øydelagde av batterisyre. Alt verktyet hans ligg enten i kjølen eller er meir eller mindre øydelagt og tilgrisa.

Åndeleg krise

På dette stadiet er det vanleg at pasienten kjem inn i ei djup sjeleleg krise. Han opplever etter kvart båten som eit overmektig uhyre og seg sjølv som ein liten skiten kakerlakk som kryp rundt i avfallet. Det finnst døme på pasientar som har blitt religiøse på dette stadiet, medan andre tyr til flaska. Atter andre tumlar med stygge planar om ein liten rask brann eller opning av botnventilen. Somme gjer fortvila freistnader på å selja båten, men det er sjølvsagt håplaust. Ei vanleg løysing blir då å nærast gi vekk båten og så freiste å gløyme. Dersom pasienten så kjem under kyndig behandling, kan han vende tilbake til eit relativt normalt liv, sjølv om han for resten av livet vil vera merka av påkjenningane.

Dei uhelbredelige tilfella

Men så er det den tyngste delen av klientellet, nemleg dei som trassar realitetane og held fram. For desse er det diverre inga botevon. Galskapen har hos desse blitt ein integrert del av personlegdommen – ja, vitenskapen har vore inne på den tanken at det kanskje kan vere ein medfødd hjerneskade hos desse stakkarane. Nærmiljøet rundt pasienten må no berre forsone seg med ein forrykt person mellom seg. Det er lite psykiatrien kan gjere med eit slikt alvorleg tilfelle.



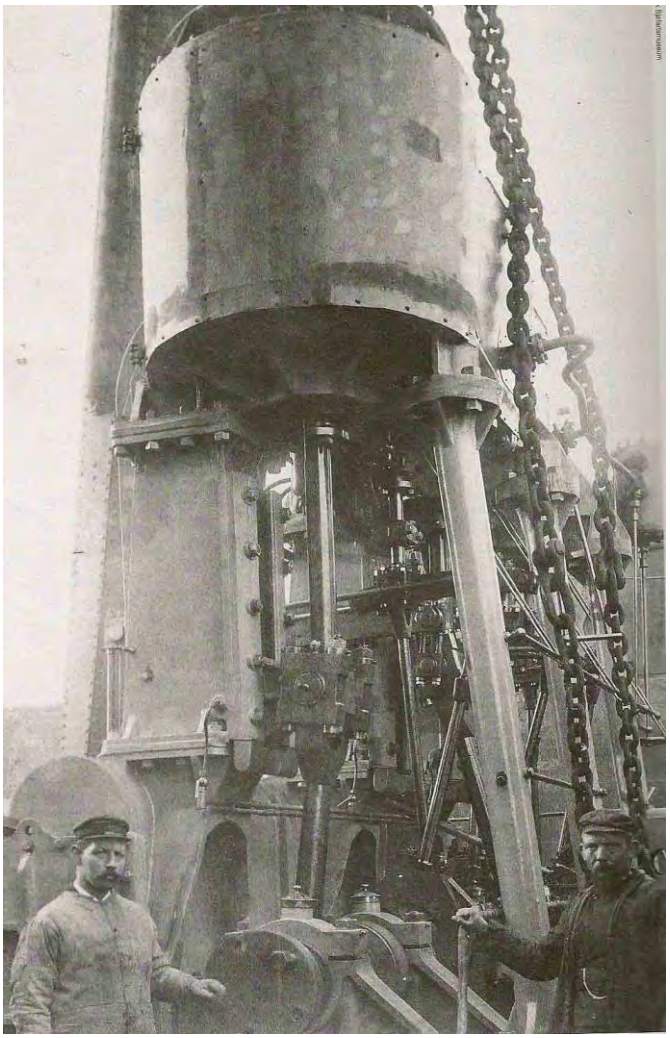
Innesperring i lukka anstalt kan kome på tale, men det må då i tilfelle vere på livstid, for dersom pasienten slepp ut att etter ei tid, vil han sjølvsagt øyeblikkeleg gå i gang med eit nytt prosjekt. Desse menneska er nett som lemmena – dei vandrar mot havet i sin blinde galskap, og ingenting kan stogge dei. Ein har difor funne ut at det beste er å late som ingenting, og så får heller pasienten gå laus. Nokre få slike avvikarar har vel samfunnet plass til.

Skipsmotorens utvikling:

Dampmaskinen

Førstemann til å utnytte varmekraften til nyttig arbeide var smeden Thomas Newcomen. I 1712 bygget han den første effektive dampmaskinen. Han førte damp inn i en sylinder. Det løftet stempelet til toppen, men uten å avgi mer kraft. Nå var volumet altså maksimalt, og det var varmt der inne. Så avkjølte han dampen ved å sprøyte inn kaldt vann. Dampen kondenserte til vann, og trykket sank kraftig. Atmosfæretrykket på utsiden presset derfor stempelet ned i sylinderen. O denne kraften ble omsatt over en vippearm som trakk et pumpestempel.
Slike maskiner ble mest brukt til å pumpe vann ut av gruver, og erstattet 500 hester i hestevandringer. Herav begrepet hestekrefter. Effektangivelsen var «nominelle hestekrefter», NHK, beregnet ut fra sylinderdiameter, slaglengde, damptrykk og rotasjonshastighet.

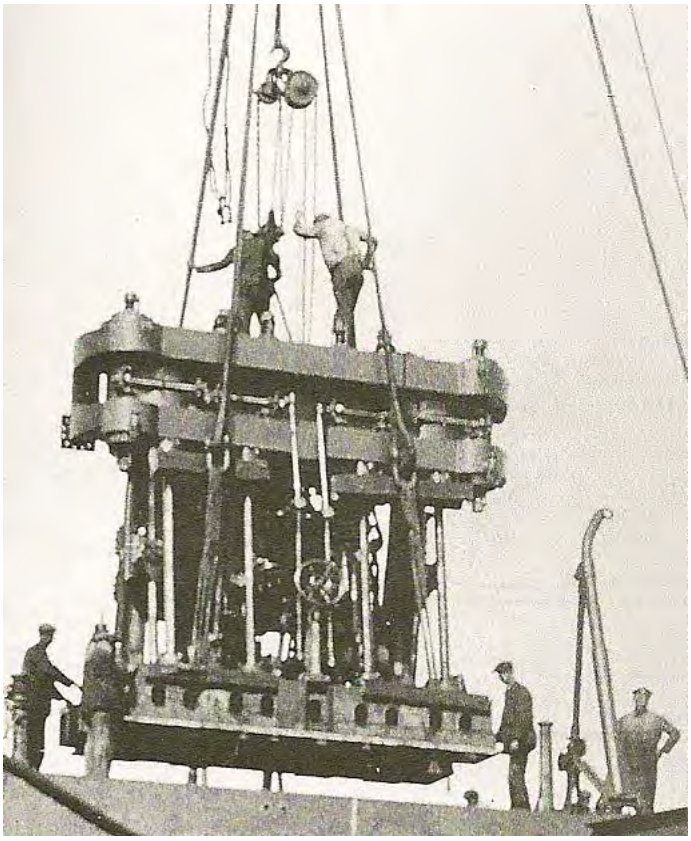
De første dampmaskinene krevde svært mye energi (kull eller ved) for virkningsgraden var liten. Imidlertid gjorde James Watt (død 1819) den vesentlig mer effektiv. Han laget en kondensator utenfor sylinderen. Slik beholdt selve maskinen mer av varmen, og energiforbruket ble halvert. Han gjorde også dampmaskinen dobbeltvirkende ved å føre dampen avvekslende til hver side av stempelet med en sleide. Slik ble det overtrykk på den ene siden av stempelet og nesten vakum på den andre siden, som skiftet med stempelets retningsendring. Watt ga navnet til *effekt*begrepet som vi bruker i dag (W-målet på hastigheten *energi* omformes fra en form til en annen). Etter hvert som dieselmotoren ble introdusert på skip i 1912, framstår hk-angivelsen temmelig upresis. Kampen mot hestekraft-begrepet er imidlertid merkverdig seiglivet!



Da den dobbeltvirkende, utvendig kondenserte stempeldampmaskinen var ferdig utviklet, var resten bare forbedringer. Skipsfarten fikk et framdriftsmaskineri som i prinsippet satte skipene i stand til å gå dit de ville og når de ville, og seilskipene ble gradvis marginalisert.

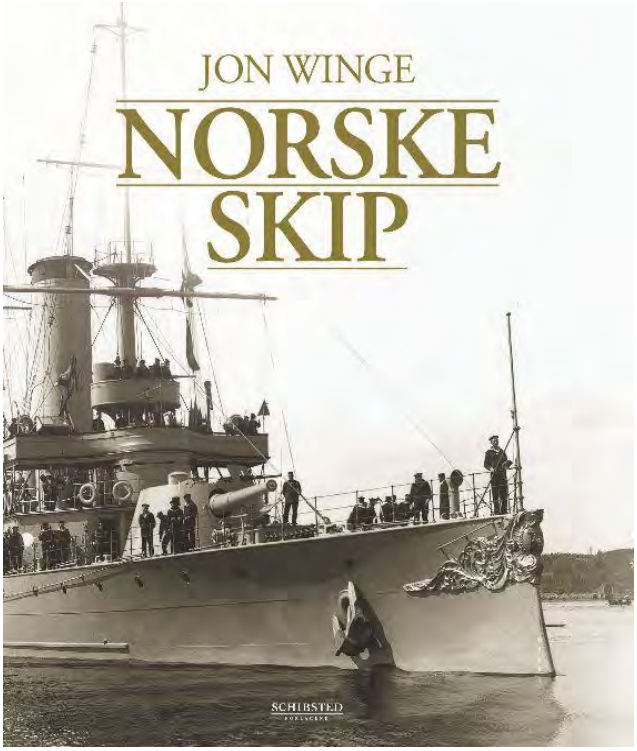
Dampmaskinen ble tatt i bruk i polare strøk av et skotsk selfangstfartøy i 1858. I 1871 fikk tre norske selfangere dampmaskin, og deretter økte etterspørselen betydelig. I begynnelsen av 1890-tallet hadde verdens dampskipstonnasje nådd igjen seilskipene, og bare et halvt hundre år senere var seilskipene så godt som forsvunnet fra

verdenshavene. Maskinene ble stadig sterkere og mer energieffektive og tok mindre plass om bord.



Virkningsgraden på dampmaskinen øker med høyere trykk. Dampkjelen var derfor en begrensende faktor. Jernet, og senere stålet, var av ujevn kvalitet og produksjonsteknikken haltende. Det var farefullt å være fyrbøter, for en dampkjel kunne i prinsippet eksplodere når som helst. Og det skjedde ofte. Watts dampmaskin hadde en kjele som bare tålte å levere noen tideler over atmosfæretrykket, men etter hvert ble stålet bedre. Det ble konstruert sikrere fyrgangs- og vannrørskjeler som kunne levere høyt damptrykk. Rundt 1850-tallet kom trykket opp i 5-6 atmosfærer. Femti år senere kom det opp i 30 atmosfærer eller mer. Da begynte dampmaskinen å bli energieffektiv for alvor.
Snart kunne dampmaskinen arbeide i to trinn hvor høytrykksdampen først ble utnyttet i en liten sylinder, som tok mye av energien ut av den og sendte den, i kaldere tilstand og under lavere trykk, videre til en lavtrykkssylinder.
Og teknikken gikk videre. I trippelekspansjonsmaskinen blir dampen, som nå kan leveres med et trykk på mer enn 30 atmosfærer, utnyttet i tre stadier. Og fremdeles kan restvarmen i vannet utnyttes ved at det sprøytes tilbake til kjelen.
Polarskipet Fram var utstyrt med trippelekspansjonsmaskin (1893). Senere ble det Norges første «motorskip», med en stempelmaskin hvor forbrenningen av olje ble flyttet inn i sylinderne.

Verden fikk også se kvadrupelmaskiner − altså med fire forskjellige sylindere etter hverandre. Likevel var det ikke mer enn 10-20 prosent av kullets energi som kom til nytte på propellen. Rundt 30 prosent forsvant opp skorsteinen, resten forsvant som varme- og friksjonstap.



Før den første verdenskrig hadde man utviklet en ny måte å utnytte overopphetet damp på (tørr damp under høyt trykk). Turbinmotoren fungerer ved at dampen blir sprøytet mot flere turbinhjul etter hverandre. Omkretsen er besatt med turbinvinger i skråstilling. Dette setter fart på akselen de er festet til, og denne kan drive en propell. Krigsskipene var forsynt med slike dampturbiner, og kunne komme opp i nærmere 30 knop.

Fra 1930 tallet ble det vanlig med oljefyrte dampkjeler. Stempeldampmaskinen hadde utspilt sin rolle omkring den andre verdenskrig, men langt ut på 1960-tallet var den foretrukket i spesielle sammenhenger, for eksempel hvalbåter på grunn av den stille gange.

Nikolaus August Otto oppfant i 1876 en stempelmotor med innvendig forbrenning av luft og bensin. Det førte til en motorrevolusjon som ennå ikke er forbi.
Rudolf Diesel oppfant i 1897 en motor som fylte seg selv med ren luft, komprimerte denne og deretter sprøytet inn forstøvet drivstoff. Trykket på stempeltoppen ble gjort så høyt at den innestengte luften nådde antennelsestemperaturen på 600 grader for det forstøvede drivstoffet.
Arnulf har redigert denne artikkelen, med «Norske skip» (Jon Winge 2006) som viktigste kilde.
I neste nr kommer «historien om skipsdeiselmotoren».

D/S "Børøysund"





Bygget i 1908, ombygget i 1925 og 1935. Lengde 108'8". Bredde 18'3". Dypgående 12'.179 BRT. Hun er landets eneste passasjerskip med original kullfyrt kjele og original dampmaskin - trippel ekspansjon og kullfyrt skotsk røkrørkjele. Skipet ble bygget ved det nå nedlagte Trondhjems mek.Værksted for Trondhjem Lægterkompagni. Skipet fikk navnet Odin og ble benyttet som kombinert passasjer og slepebåt. Skipet hadde to passasjerklasser: 1. plass (1. klasse) akter, og 2. plass forut. Skipet har postkontor, et stort lasterom og slepekrok og -bøyle.
I 1968 ble skipet kjøpt av Norsk Veteranskibsklub i Oslo, som restaurerte henne. DS «Børøysund» ble i 1989 erklært verneverdig av riksantikvaren, som også har gitt økonomisk støtte.

Norsk Veteranskibsklubb er sammen med **Norsk motorskøyteklubb** en av medlemsorganisasjonene i **Oslo Maritime Kulturvernsenter** - www.akershuskaia.no





Bestumkilen:

Noen virksomheter ved Maritim

- Eivind W Robertsen -

I min barndom på Bestum på 50-tallet, slynget Drammensveien seg i retning Lysaker, delvis nær stranden ved Bestumkilen, før den gjorde en sving ved en kiosk som lå omtrent der hvor innkjørselen til Maritim Båtforening er i dag, dreiet i retning Vækerø politistasjon og forbi Vækerøstuene, som er fra midten av 1700-tallet og har huset tømmerkjørerne til Løvenskiold.

Den gang lå det fortsatt badehus langs Bestumkilen, på samme side som Drammensveien, mange av dem som hadde etablert seg med sommerbolig i området på 1800-tallet hadde hevd på dette. At dette dreiet seg opprinnelig om sommerhus for velbeslåtte fra hovedstaden viser seg i navnene på eiendommene som Karenslyst (oppkalt efter apoteker Johan Heinrich Maschmanns kone Karen), Sjølyst (oppr. Sølyst), Villa Sommerro, etc. Ett av badehusene var hvitt og med en stor silhuett av «Maler'n til Bjercke» sittende oppe på mønet, med en fiskestang i som rakk ut over vannet i hendene!

Langs vannet var det også en del slipp- og båtbyggervirksomhet, kombinert med motorverksted, bl.a. er Maritim Båtbyggeri nevnt i Oslo kommunes fotoarkiv over Bestumkilen.

Rud J. Evensen var et velansett Motorverksted beliggende i samme område, som hadde oppdrag bl.a. med å overhale elegante runabouts som Cito, slik fotografiet viser, kongesjalupp og mer bruksrelaterte fartøyer.

Foto: *CITO, KNS Oslo – 21 fot, mahogny på eik, motor Gray Marine Phantom 6 cyl 125 hk.*
Kontruktør Rich G Furuholmen, bygget 1948, Eier Dr O. Bang Dietrichson, Fotografert på slipp hos Rud, J. Evensen i Bestumkilen 1955



Fritidsbåter var det også tidligere relativt mange av i Bestumkilen. Flere «grosserer 12-metere» vises på flyfotos fra mellomkrigstiden!

Foto: *Maritim båtbyggeri 1910*



Ovennevnte firma gikk efter hvert inn, men Kolberg og Sanne Motorverksted, drevet av Knut Kolberg og Arne Sanne var i aktivitet i området i en rekke år. Kolberg og Sanne Motorverksted gikk konkurs og ut av dette kom La-Sa Maskin, drevet av Larsen og Sanne.

I 1984 etablerte Erik Brauner La-Sa båt og motor, sammen med Thore Skauseth, senere ble også La-Sa Maskin, som bygget og leverte pumpe- og nødstrømaggregater med industrimotorer, også overtatt.

Erik Brauner, med bl.a. fartstid fra utenriksfart hos Olsen og Ugelstad, og om bord i S/S Norway, hadde vært delvis tilknyttet bedriften fra ca. midten av 70-tallet, og var med sin tidligere erfaring fra bilverkstedbransjen en meget nyttig medarbeider i f.m. med marinisering av Ford-motorer. Disse var godt egnet til maritime formål, ikke minst pga. sin

Foto: *Maritim båtbyggeri 1925*



formål, ikke minst pga. sin slitestyrke. Som ikke alle tenker på, går en båtmotor alltid i «oppoverbakke», dvs. under mer eller mindre kontinuerlig belastning, i motsetning til en motor i et kjøretøy, som har en mye mer variert belastning.



Foto: *Bestumkilen 1936*

Fra min barndom og ungdom husker jeg det meste av området ved Maritim som ble brukt til båtformål som ganske forfallent og nedslitt. Dette hadde nok noe med at området sto foran store endringer i forbindelse med utvidelse av Drammensveien, så vedlikehold var det lite av ut over det mest nødvendige.
Eneste unntaket var de til slutt ensomme, små bygningene til La-Sa, lokalisert ved dagens anlegg til Ullern båtforening, inntil området tilhørende Oslo Mørtelverk (nå kjøkkensenter). Disse fremsto de siste årene, med sine gulmalte vegger og grønne karmer, som velholdte. Men det var nok ganske kummerlige forhold hos La-Sa den gang, Brauner kunne fortelle at de hadde en sentral motor i verkstedet for drift av dreiebenk og bormaskiner! Da ble det sikkert en fantastisk overgang i 1985 å flytte inn i nybygget på Vækerø, med moderne verktøymaskinpark, forretningslokale, lagerkapasitet og skikkelig bryggekran!
I dag er La-Sa båt og motor en av landets største forhandlere for Volvo Penta, og et firma mange i NMSK har et forhold til – de fyller 30 år i mars 2014!


Foto: Bestumkilen 1965

LOKE

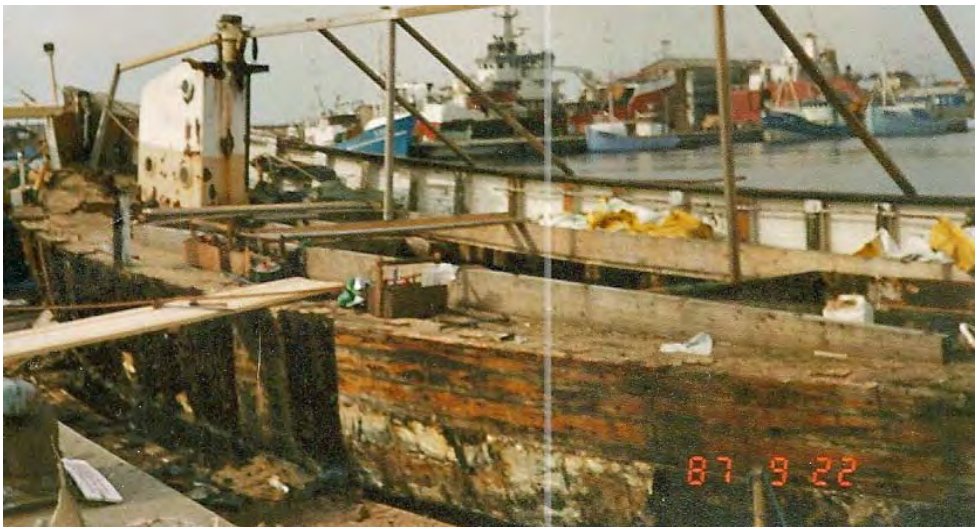
- **Helge og Runa Myrdal --**

Båten ble bygd med Galeas seilføring på Moen trebåtbyggeri i Risør i 1914, og fikk navnet Loke.
Det var to brødre som var de første båteierne, som het Lokøen, derav navnet. Båten skulle brukes til håbrannfiske i Nordsjøen.



Det må antagelig ha vært flere eiere mellom de første og han vi kjøpte båten av, men der har vi ingen informasjon. Båten hadde fått navnet **Bjørghild** og ble brukt som lokal rutebåt mellom Brekke og Høyanger i Sogn og Fjordane etter krigen. En liten kuriositet er at Loke var med på innspillingen av filmen Shetlandslarsen, som fraktet flyktninger fra Norge over Nordsjøen til Shetland.
Vi kjøpte båten på slutten av 70 tallet med Rubb semidiesel 90/110. Båten lå i Eikefjorden ved Florø, og skulle kjøres til Oslofjorden. Den forrige eieren sa seg villig til å bli med på turen langs kysten, noe Helge nok syntes var betryggende. Været var nok «sånn passe». De lå værfast på Karmøy i to døgn Så gikk de innom Tananger for å proviantere til resten av turen, og videre via Mandal til Langesund, før siste stopp som var Lindøya hvor vi hadde bryggeplass.

Båten ble omdøpt til Loke, som var det opprinnelige navnet. Styrhuset ble fjernet og motorer tatt ut, og ellers så ble det gjort noe smårtteri. Ettersom vi alt hadde Terny, som er en skøyte på 43 fot, så ble det nok lite mye store båter for skipperen, og han forsto snart at alt dette var i meste laget å holde styr på.



Båten ble solgt videre til en av ferjeskipperne på Lindøyaferja, og han følte kanskje han hadde tatt seg vann over hodet, for intet ble gjort, og Loke ble solgt videre til en danske som var optimist. Han skulle bygge den om til en bobåt. Nå hadde den fått ny plass i bøye i bukta ved Hovedøya, og det som ble gjort var isolering mellom spantene med Glava.

Historien om en medlemsbåt i Norsk motorskøyteklubb

"MIDTSIDEBÅTEN"

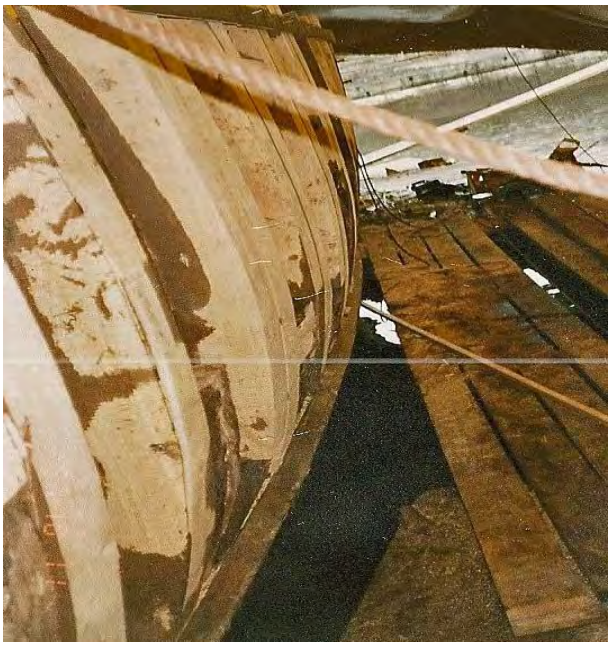
BÅTNAVN: Loke – Bjørghild - Loke
BÅTTYPE: Risørskøyte
BYGGET:Risør trebåtbyggeri i Nordfjorden
LENGDE: 57 fot
BREDDE: 18 fot
DYPTGÅENDE: 2,20 m
MOTOR: Skandia 14 liter, med turbo
GIR: Liåen reduksjonsgir og vribar propell

Skipperen på Terny var på jolletur og så sin gamle skute, og ville ta en liten kikk om bord. Det eneste som var der var mye vann, og intet annet. Den siste eieren var forsvunnet fra jorden overflate, og han fikk ingen tak i. Skipperen på Terny syntes synd på sin gamle skute og fikk båten tilbake for 1 krone. En båtbygger i Danmark var og så på skuta, og mente det kunne bli ei brukbar skute ved en del restaurering.
Da var skipperen på Terny nok en gan eier av Loke, og da begynner et nytt kapittel i den båthistoria.

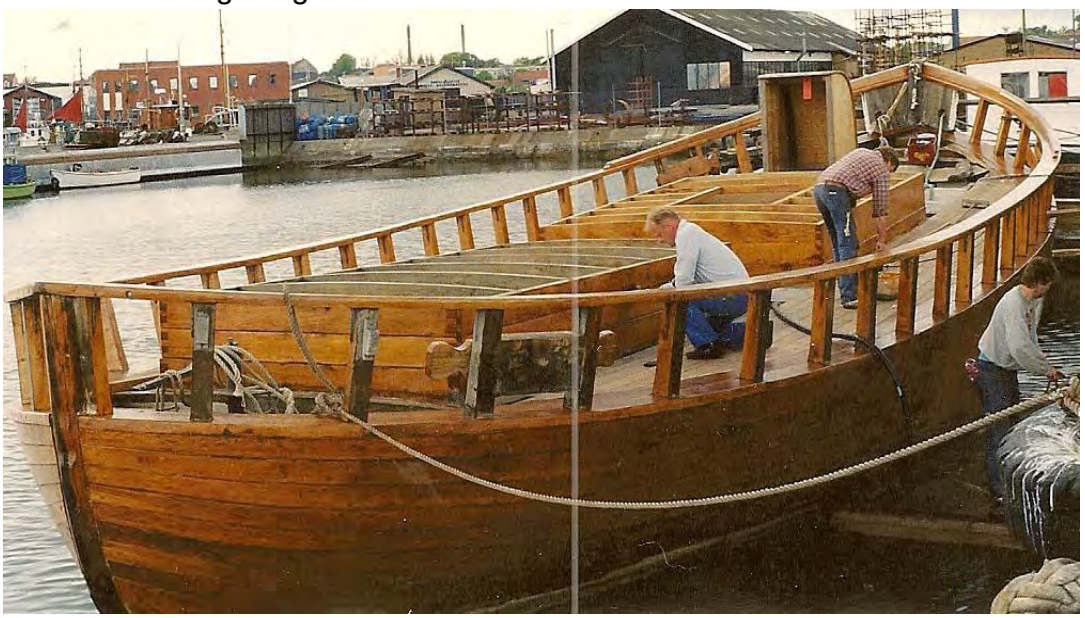
Vi skriver september 1987. Loke ble tauet til Danmark av Terny og ble liggende i Skagen. Havnevesenet i Marstrand lurte på hvor de hadde tenkt å dumpe vraket, så det sier sitt om det kosmetiske. Vakker var den ikke. Det skulle skiftes en del spant, hud, dekk, nytt styrhus, ny luke rekkestøtter og rekke. Båtbygger Palle som er en meget dyktig håndverker, har gjort en fantastisk jobb på båten. Loke ble liggende i Skagen i noen år, og da ble det en del fine turer til



Danmark med danskebåten i det minste, og vi fikk nye båtbyggervenner som vi fremdeles har.



Loke ble omsider tauet tilbake av Terny til bryggeplass på Maritim. Nå var det nye prosjekter. Motor måtte den ha, og det ble en brukt marinemotor Scania 140, som hadde vært på en supplybåt og produsert strøm. Gir måtte den ha, og det ble Liåen gir med propell. Styremaskin må også til, og det ble Tenfjord. Alt ble kjøpt brukt, og montert av skipperen på Terny. Nå var lommeboka ganske tom, og Terny trengte mer vedlikehold, og hva gjør vi nå? Da var det bare å gå noen runder med seg selv, når tida ikke strekker til.
Loke skulle selges igjen. Den ble solgt til Porsgrunn og de nye eierne skiftet forstevn. De følge båten var litt for stor og solgte den videre.

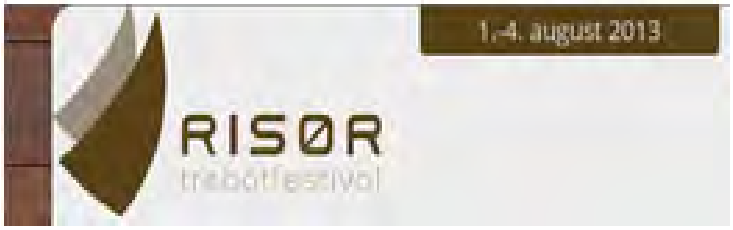


Nå har den kommet til den riktige eier, tror vi. Loke har ligget på land på Skjarkøya i Porsgrunn i noen år, og det har blitt fullspante bunn og ny eikehud fra kjøl til vannlinje. Skipperen på Terny har vært på befaring flere ganger mens den lå på land. Den nye eieren er tysk båtbygger, og arbeider for Moen i Risør.



I fjor sommer ble Loke hentet av Risør redningsskøyte og tauet tilbake til sitt opprinnelsessted Søndeled.
Vi er sikre på at Loke fått flott behandling av flink båtbygger, og er sikra for de neste hundre år!

Risør trebåtfestival 30 år





I år blir det arrangert jubileumsfestival i Risør, for å feire at Risør Trebåtfestival arrangeres for 30 gang. Arrangementskomiteen er i god gang med forberedelser og jobber på spreng for at dette skal bli den beste festivalen i Risørs historie. Undertegnede var i møte med festivalledelsen, sammen med representanter fra blant andre SSCA, CMB og Furuholmen Yacht Club. Hensikten med møtet var å legge til rette for at alle klubbene skulle få ytre sine meninger i f t gjennomføringen av arrangementet, plassering av båter, programmet osv. Det var et positivt møte, og alt ser ut til å tyde på at årets festival blir tidenes beste! Alle medlemmer oppfordres til å la årets trebåtfestival bli en del av sommerens planer, og melde seg på så snart som mulig via www.trebatfestivalen.no Påmeldingen, dersom det gjøres snarlig, dekker inntil 4 inngangspass og båt for en totalpris av kun 250,- Medlemmer som ikke har trebåt er også velkomne til å delta, men henvises da til gjestebryggene utenfor stevneområdet og må betale for inngangspassene. Allikevel regner jeg med at det er interessant for alle i NMSK å få oppleve trebåtfestivalens 30 års jubileum. Thomas



Knuter

Angående knuten omtalt i Skipperposten des. 2012, s 9, har vi fått følgende supplerende informasjon fra vårt medlem Frank Jensen fra Berserk:

På norsk heter den TAKLEKNUTEN. Den bør ikke lages for lang (ikke for mange tørn). Blir den for lang er den ikke holdbar.

Jeg har kommet til at den holder best med en lengde (surrelengde) på 3/4 til 1/1 av tauets tykkelse.
Mange hilsen Frank



Fiskeknop

DUGNAD 2013

- Thomas -

Skøyteklubben har lang historie med mange dugnadstimer bak seg, utført av dyktige, trivelige og overmåte engasjerte medlemmer. Nå står vi igjen overfor litt dugnadsbehov, og håper at medlemmene i god stil stiller, bretter opp ermene og har et par trivelige dager sammen. Datoer for dugnadene kommer, og det er i tillegg mulig å stille seg for disposisjon på andre dager / tidspunkter som måtte passe bedre. Listen over ting som skal gjøres er ikke veldig lang, men det er viktige arbeider som skal utføres.

Styrhuset



NMSK har fått en septik pumpe, for å kunne koble toalettet til kommunens flytende septiktømmestasjon. Dette vil gjøre vannkvaliteten bedre rundt styrhuset og brygga, samt at padlerne slipper å padle rundt i kloakken. Siden toalettet ble montert har det alt gått i sjøen, på god gammeldags maritimt vis, men nå er det på tide at vi moderniserer litt. Vi trenger med andre ord en rørleggerkyndig, samt et par stykker som kan gå til hånde, som kan påta seg denne jobben. Septikpumpen og «mellomtanken» er allerede på Styrhuset. Dette er en jobb som enten kan utføres på dugnadsdagen, eller ved at 2-3 personer påtar seg jobben når de selv har tid/mulighet.

Det trengs som alltid rustpikking og småmaling av styrhuset. Styret ordner med maling/utstyr men trenger hender som kan ta i et tak. Dette kan utføres fortløpende, samt at vi legger opp til en fellesdugnad.

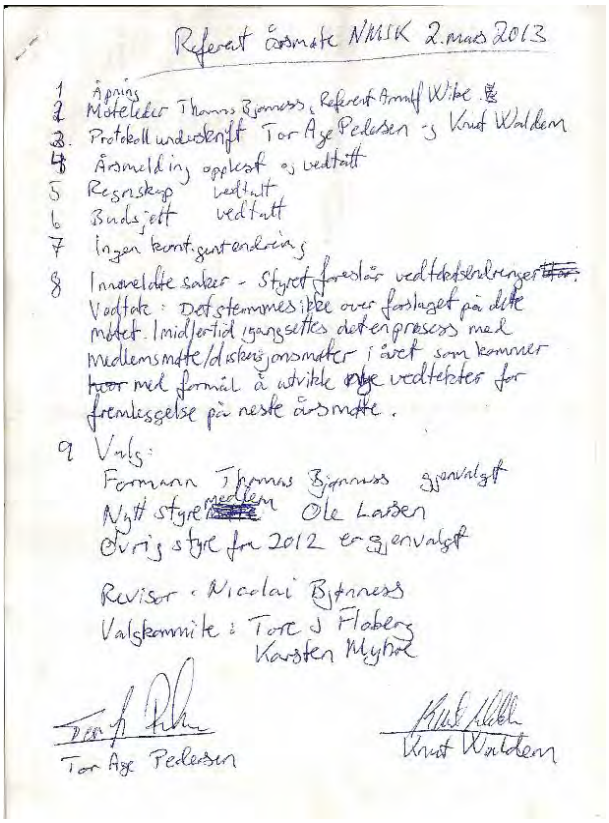
For øvrig ønsker styret at alle medlemmene sjekker sine kjellere, loft og kjølsvin for diverse maritime ting og tang som kan doneres til pynt i styrhuset (garnkuler/taljer etc).

Ferdinand



Det er planlagt diverse reparasjoner og utbedringer av Voldaen vår. Maskinen som sådan er i god stand, men det er litt forefallende samt forbedringer som skal utføres. Det skal sveises knekter på fundamentet, slik at vi kan lage dørk rundt Ferdinand. Arne Dahl har allerede meldt seg til sveising, og vi trenger noen som vil påta seg å snekre dørken. Trykkrøret fra lufttanken er sprukket, og vi trenger noen som har utstyr og kan sølvlodde eller lignende.
Trykktanken er ikke godt nok festet. Det skal erstattes en mutter eller to på festeanordningen, samt at det trengs mer gummimatter som isolasjon mellom tanken og fundamentet.
Det er innkjøpt glødeplugg, ettersom det er vanskelig/umulig å få tak i sigaretter/startpatroner. Denne er til en Skandiamotor og må tilpasses for å kunne brukes på Ferdinand.
Dieseltanken vi bruker nå er en jolletank. Dersom noen kommer over en kobbertank fra en snekke eller lignende ønsker vi at dette skal monteres på en penere måte.
Ferdinand trenger etterstramming av diverse bolter etc, samt at det må utføres malearbeider.
Det er allerede planlagt bruk av Ferdinand på bryggefesten, på Havnelangs, samt at vi håper på at det blir Akershusstevne i år ettersom det ikke var i fjor.
Følg med fremover og still gjerne dine dugnadshender til rådighet allerede i dag.

NMSK ÅRSMØTE 2013



Referat årsmøte NMSK 2.mars 2013

1 Åpning
2 Møteleder Thomas Bjønness, Referent Arnulf Wibe
3. Protokoll underskrift Tor Age Pedersen og Knut Waldem
4 Årsmelding opplest og vedtatt
5 Regnskap vedlagt vedtatt
6 Budsjett vedtatt
7 Ingen kontingentendring
8 Innmeldte saker - Styret foreslår vedtektsendringer ~~for~~.
Vedtak: Det stemmes ikke over forslaget på dette møtet. I midlertid igangsettes diskusjonsprosess med medlemsmøte/diskusjonsmøter i året som kommer med formål å utvikle ~~nye~~ vedtekter for fremlegelse på neste årsmøte.
9 Valg:
Formann Thomas Bjønness gjenvalgt
Nytt styremedlem Ole Larsen
Øvrig styre fra 2012 er gjenvalgt

Revisor: Nicolai Bjønness
Valgkomite: Tore J Flaberg
Karsten Myhre

Tor Age Pedersen

Knut Waldem

Resultatregnskap

Inntekter	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kontingenter	23 400	16 800	16 050	16 650	24 200	25 708	26 540,00
Møter og arrangementer	28 517	24 380	12 616	17 047	45 563	41 899	75 012,50
Styrhuset og Ferdinand	13 000	6 000	4 000	5 100	850	2 000	4 500,00
Bank/Porto/Rekvisita						175	58,00
Diverse	9 255	459	1 370	1 091	249	300	-
Salg klubbeffekter (egen konto)		2 145	850	800	2 050	1 790	1 638,00
Sum inntekter	**74 172**	**49 784**	**34 886**	**40 688**	**72 912**	**71 872**	107 748,50
Utgifter							
Kontigenter							1 873,75
Møter/Arrangementer	34 635	32 448	13 574	12 582	38 936	42 183	59 082,56
Styrhuset og Ferdinand					640	22 034	17 869,40
Bank/Porto/Rekvisita	4 476	5 313	4 712	5 063	15 166	4 070	4 602,00
Diverse	10 663	8 408	1 292	10 559	409	23 706	3 158,00
Sum utgifter	**52 696**	**49 364**	**22 428**	**29 483**	**55 152**	**91 993**	86 585,71
Årsresultat	**21 476**	**420**	**12 458**	**11 205**	**17 760**	**-20 121**	21 162,79

Balanse 2012

	IB	UB
Eiendeler		
Kasse	0	
Bankinnskudd driftskonto	21 340	40 864
Bankinnskudd materiellkonto	12 997	14 635
Styrhuset	150 000	150 000
Løsøre	11 254	0
Ferdinand	6 962	7 000
Salgsvarer (utsalgspris)	13 565	12 065,00
Utestående kontingent	0	0
Sum eiendeler	**216 118**	**224 565**
Gjeld		
Div	0	0
Egenkapital	216 118	224 565
Sum gjeld og egenkapital	**216 118**	**224 565**

Det valgte styret for 2013 finner du på siste side i Skipperposten.

Styrets årsberetning:

Styrets sammensetning har i denne perioden vært som følger: Styreleder Thomas Nicolai Bjønness, Nestleder Knut Holth-Larsen, Kasserer Arnulf Wibe, Styremedlem Espen Waldem, Styremedlem Oddgeir Rudningen, Styremedlem Runa Myrdal, Varamedlem Stian Reksten og Varamedlem Eivind Robertsen. Utover dette har styreleder Thomas fungert som sekretær og webansvarlig, kasserer Arnulf har fungert som medlemsansvarlig og redaktør for Skipperposten, Varamedlem Eivind har fungert som Styrhusansvarlig og styret i sin helhet har fungert som arrangementskomite.

Styret har arrangert 10 styremøter, og samtlige har blitt holdt på Styrhuset. Hovedfokuset for perioden har vært å skape entusiasme blant medlemmene, gjennom å arrangere kystkulturelle og sosiale arrangementer, å legge til rette for felles deltagelse på Forbundet Kystens Landsstevne, å holde nettsidene og båtregisteret oppdatert samt å utgi 4 utgaver av Skipperposten. Utover dette har styret arbeidet med en gjennomgang av våre vedtekter, da klubbens drift pr i dag ikke stemmer helt overens med vedtektene. Årsmøtet avgjør om styrets forslag til vedtektsendringer blir gjennomført.

NMSK er medlem i Forbundet Kysten, Oslo Maritime Kulturvernsenter og Oslofjordens friluftsråd (OF). NMSK medlem Christian Magnus Rossow er i 2012 valgt som leder i OMK. Styret håper dette medfører at vi vil motta mer informasjon fra OMK enn vi har gjort tidligere. Vi mottar fortsatt informasjon fra Oslofjordens båteierunion (OBU) men er som i fjor ikke betalende medlem. Vi har fortsatt å tilstrebe økt samarbeide med øvrige kystkulturelle foreninger, herunder blant annet Kystlaget Viken, Nautica Schizofrenia og SSCA m.fl.

Medlemmer

Vi benytter fortsatt Mammut Medlemsservice til håndtering av medlemskontingenter, og er fornøyde med dette. Kommunikasjonen til medlemmene er via Skipperposten, mail, medlemsbrev samt noen ganger sms. I løpet av 2012 er 7 medlemmer meldt ut/falt fra: Martin Bruusgaard, Rita Hoff, Åsmund Johansen, Per Thomas Pedersen, Trygve Pedersen, Karl Pudik og Trond Ågotnes.

Vi har i 2012 fått 9 nye medlemmer: Morten Johan Bjønness, Dag Eriksen, Desiree og Espen Hafseng, Thoralf Haraldsen, Kristoffer Hammerstad og Kjell Roger Jensen, Jan Roger Lundmark, Alf Roald Martinussen, Tordis McKay og Stig Ree-Lindstad. Klubben har 76 medlemmer ved inngangen av 2013. (pluss 3 rett før årsmøtet).

Rabattavtaler
Ved fremvisning av gyldig medlemskort får medlemmene rabatt i ulike båtrelevante butikker. I 2012 har dette vært Swang på Lysaker brygge, samt Malerstua på øvre Slependen. Dessverre er Swang nå nedlagt. Derimot er det fremforhandlet en ny og meget god rabattavtale med Reginol, som forhandler alt av oljer, væsker og filtere til motorer.

Styrhuset
Det er gjennomført dugnader på styrhuset, men få fremmøtte medlemmer. Styret kan ikke stå alene med arbeidene som kreves for å holde styrhuset ved like, og oppfordrer medlemmene til å møte opp neste gang det innkalles til dugnad. Det er utført følgende arbeider i 2012: nytt kjøleskap i baren (gave fra Trond og Ellen på Kustos), reparasjon og utbytting av pipedeler til peisen, kontroll og utbedringer av utebelysning, henting av septikpumpe (montering og tilpasning gjenstår), bytte av moringskjetting som var røket, ny Forbundet Kysten vimpel og ny NMSK vimpel i masten, samt diverse rydding og storvask.

Skipperposten
Skipperposten har utkommet med 4 utgaver i inneværende periode. Styret håper vi har lykkes med å skape 4 interessante utgaver av medlemsbladet, og er meget fornøyde med antall utgivelser.

Websiden
Nettsidene er under jevnlig oppdatering. Styremøtereferater, informasjon til medlemmene samt oppdateringer i båtregisteret er de viktigste endringene gjennom 2012. Nettsidene er viktige i rekrutteringen av nye medlemmer, og vi får regelmessige henvendelser via nettsidene og vår på epostadresse post@nmsk.no fra alle distrikter i landet.

Ferdinand
Ferdinand er i bedre stand enn på lenge, og har blitt flittig brukt i perioden. Formannen har stått i spissen for vedlikehold og bruk. Det er investert i luftkompressor som leverer 10 Bar, ingen vesentlige utgifter utover dette. Det må påregnes noe vedlikeholdskostnader i 2013 til lodding av trykkrør, tighting/festing av trykktanken, sveising av knekter og montering av dørk rundt Ferdinand, samt at vi leter etter en ny dieseltank, eksempelvis gammel kobbertank fra en snekke eller lignende.

Klubbeffekter
Styret har solgt noen vimpler, noen fleecegensere og T-skjorter, samt at noen fleecegensere har blitt benyttet som loddtrekningsgaver. Det planlegges investering i nye klubbeffekter i form av T-skjorter eller lignende i 2013.

Økonomi
Foreningens økonomi har vært positiv gjennom hele perioden, og styret foreslår derfor ingen endring av medlemskontingenten for kommende periode. Vi har klart å tjene inn underskuddet fra forrige periode.

Arrangementer
-Medlemsmøte på styrhuset 27/4 med tema Forbundet Kystens Landsstevne på Bragdøya og planlegning av klubbens deltagelse.
-Dugnad på Styrhuset 12/5. Høytrykkspyling og rustpikking utvendig, rydding innvendig. Gammel dieselbrenner fjernet, fortøyninger og moringer kontrollert. Styret har i ettertid avholdt dugnader hvor det er blitt malt, samt erstattet et dårlig moringstau med kjetting.
-Deltagelse på Nautica Schizofrenias Pinsetreff i Horten, kun 2 medlemsbåter deltok
-Bryggefest på Maritim Båtforening 2/6, noe kaldt men ca 60 rekespisende medlemmer.
-Konvoi til og deltagelse på Forbundet Kystens Landsstevne på Bragdøya 24-29/7. 7 båter fra klubben møttes i Blindleia, og seilte i 20 Nm i konvoi gjennom Blindleia og til stevneområdet, der ytterligere 3 medlemsbåter fra NMSK møtte opp direkte. Konvoien ble også fulgt av 8 medlemsbåter fra vår venneforening Nautica Schizofrenia. Det ble tatt diverse bilder og videosnutter som kan presenteres på et senere medlemsmøte.
-Høstsamling 31/8-2/9 på Håøya. 15 medlemsbåter, ca 40 medlemmer og noen gjester, og strålende sol hele helgen.
-Medlemsmøte på styrhuset 12/10, tema Semidiesel. Formannen holdt foredrag og viste videoer/bilder, og det var god stemning blant de 12 fremmøte medlemmene. Det ble også gjennomgått oppstartsprosedyre og vedlikehold av Ferdinand, teoretisk samt fremvisning av video av oppstartsprosessen.
-Sildebord 24/11. «*Det store Sildebordet*». Fullt hus, 50 stk på Styrhuset og den sagnomsuste Sildakongen som innleid hovedattraksjon.
Styret ser med glede at deltagerantallet på våre arrangementer øker. Vi ser at klubben fortsetter i positiv utvikling og ønsker enda mer engasjement i 2013.

Styret i NMSK 2012

NMSK HEDERSPRIS

- Eddie Lesund -

Det er så lenge siden denne prisen er blitt utdelt at et lite historisk tilbakeblikk kanskje er på sin plass;
I «gamle dager» når foreningens medlemmer, stort sett besto av gamle, utrangerte skøyter av ymse slag, hadde vi en pris kalt RÅTAPRISEN. Den ble i all munter- og vennskapelighet tildelt den båteieren som fortjente den … Etter hvert som fartøyene ble reparert, fornyet eller restaurert ble det vanskeligere å finne kandidater til denne «ettertraktede» prisen, og den falt etter hvert bort. Heldigvis.

En klubb eller forening drives ofte på helt frivillig basis, og man bruker mye av sin egen tid til å arbeide for den saken man har interesse og brenner for. Man blir valgt inn i styre og stell, og det blir forventet at man gjør sin innsats der. Men det er noen som gjør noe *mer* enn det som er forventet, og gjennom årene har det vært noen slike ildsjeler, som er blitt hedret for sin innsats for klubben:
* Helleik Enge * Per Jørgensen * Bjarne Sætre * Runa Myrdal * Knut Waldem * Unni Dahl
* Tor Åge Pedersen * Eddie Lesund * Karsten Myhre

Det har ikke blitt ført protokoll eller referater fra disse tildelingene, så jeg håper (med alle forbehold …) at dette er en komplett oversikt. Tildeling av Hedersprisen er ikke en styresak, og heller ikke en sak for årsmøtet. Den selvvalgte komiteen består av noen av de som tidligere har mottatt Hedersprisen, og disse har en eksklusiv rett til å ta avgjørelsen om tildeling.

Det er mange år siden prisen sist ble utdelt, men gjennom de siste åra har det seilt opp en god kandidat;
En av de viktigste oppgavene NMSK har, er å ta vare på *sin* del av sjøfartshistoria. Klubben sitter på et kartotek over de fartøyene som, gjennom tidene (helt fra 1976), har vært medlem i Klubben. Her er bilder og historikk til hvert enkelt fartøy, og dette arkivet har Norsk Maritimt Museum (tidligere Norsk Sjøfartsmuseum) betegnet som helt unikt og viktig i historisk sammenheng. Klubben har fått hederlig omtale for sitt arbeid med dette.
- Gjennom de siste åra har dette arkivet blitt gjennomgått, oppdatert, komplettert og deretter digitalisert. Dette har vært en stor og viktig jobb, og arkivet er nå blitt gjort mer tilgjengelig for allmenheten gjennom digitale nettsamfunn og -medier. Dette har vært en stor jobb, som stort sett er blitt utført av *en* person …
- I en landsdekkende klubb er et medlemsblad svært viktig. Dette er bindeleddet som knytter medlemmene sammen. Men et blad trenger innhold, i form av bilder og artikler, informasjon fra styret, m.m. Dette materiellet skal samles inn eller skrives, det skal redigeres, og bladet skal produseres. Dette krever en god redaktør. Klubben har *en* slik ….



Den tidligere omtalte komiteen mener at gjennom dette arbeidet, utført i det vesentligste av *en* og samme person, å ha funnet en god kandidat til Hedersprisen, og har dermed besluttet at

Norsk Motorskøyteklubb's Hederspris blir tildelt: <u>Arnulf Wibe</u>

ÅRSFEST PÅ STYRHUSET

Foto: Arnulf





Som innledning til årsfesten på Styhuset lørdag 2. mars, fortalte lederen av Kystlaget Viken, Tore G Jacobsen, om planene for Kyststevnet 2014 som skal holdes i Oslo 2014 (Norges 200 års jubileum). Deretter fortalte Erik Brauner oss om årets båtmesse Sjøen for alle.

38 skøyteklubbmedlemmer og ledsagere deltok på årsfesten. På menyen sto som vanlig «erter, kjøtt og flesk». I ettertid har styret bestemt at vi heretter må bruke klubbens medlemmer til å lage denne tradisjonsretten selv, for at den skal bli «riktig».

Stemningen var høy hele kvelden, men den ble toppet av skipper Eddie som kom halvnaken inn fra brygga i 10 kuldegrader og sang slik man hadde lov til på 70-tallet – om den ekte hottentotten, negerkongen Hoa.
Og Petter akkompagnerte med sin saxofon, like fantastisk som han også gjorde under avsyngingen av de mer tradisjonelle sjømannsvisene.






NORSK MOTORSKØYTEKLUBB
NORSK MOTORSKØYTEKLUBB
NORSK MOTORSK

Kopi etter tillatelse:
Roar Breivik,
Oslo Kystskipperskole

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.

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.

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 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 tidevannskreftene 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 tidevannskreftene 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

***Meteorologisk bidrag**: Lufttrykk og vind.*

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 oppstuving 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.

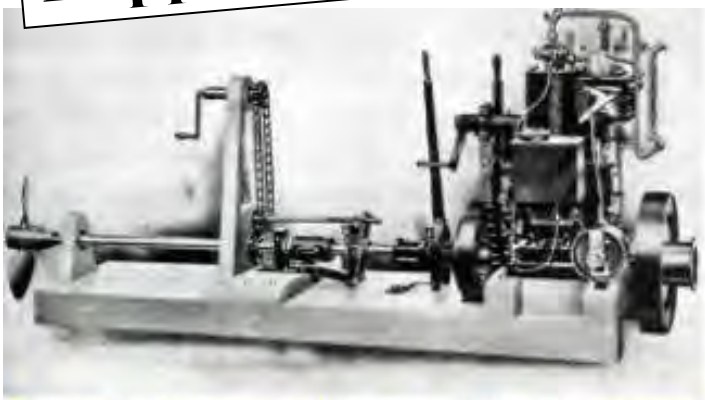
Observasjoner viser at det meteorologiske bidraget har relativt liten innvirkning på tidspunktene for høy og lavvann - med unntak for området langs Sørlandet og i Oslofjorden.

NEST SIST

MEDLEMSRABATTER

Mot fremvisning av gyldig medlemskort i **NMSK** kan du få gode priser her:
Malerstua *på Slependen,* 15% på alle fullpris varer, unntatt bunnstoff.
Regionol Trading Strømsv 318 på Alna i Oslo, 10-35% kontaktrabatter på oljer/fett/kjemi, maling og bunnstoff, malingsverktøy og startbatterier.

Rapp fra 1918



2-takts "Rap" motor 22 hk. ca. 1918. "Norges mest utbredte fiskerimotor" fra A/S Motoren Rap, Kristiania.
Det var en småmotor som ble svært populær i Nordland under første verdenskrig til 1920-åra. De store maskinene hadde en regulering som kunne være vanskelig å behandle. "Rap" gikk med liten hastighet uten at motoren stoppet. Enkelte andre maskintyper måtte ha varme på blåselampa under sakte gange - ellers stanset motoren.
Kilde: Eivind Thorsvik "Ut mot havet".
Les mer om ***Rapp-motoren****.*

Reginol

UTVIDET RABATTAVTALE!

Regionol selger fabrikknye oljer etter spesifikasjoner fra motorprodusentene, det meste av selvpolerende bunnstoff, kobberbunnstoff, dekksmaling, båtlak, og filtere til båt.

For medlemmer av Norsk motorskøyteklubb og andre kystkulturorganisasjoner tilbyr de:

- Kontantrabatt på olje, fett og kjemi. (ca 15-20% rabatt)

- 10% rabatt på maling og bunnstoff til båt

- 10% rabatt på malingsverktøy

- 35% rabatt på startbatterier.

De skriver spesielt til NMSK:
«Mangler vi filter til en maskin skaffer vi de på bestilling. Vi har også andre varer som en båt entusiast kan være interessert i. Målet er å få kundene til å besøke vårt lager utsalg i Strømsveien 318 i Oslo.
Alle er hjertelig velkommen innom for en hyggelig båt prat.



MEDLEMSAKTIVITETER

- 3. mai - NMSK medlemskveld – film, og vedtektsdiskusjon
- 1. juni - Bryggefest på Maritim
- 2. juni - «Havnelangs» i Oslo – med Ferdinand
- 30. aug-2. sept. - NMSK høstsamling i Horten
- 11. oktober - NMSK medlemskveld
- 30. november - NMSK sildebord

STYRE OG STELL

NMSK styre 2013-2014:

Styreleder:	Thomas Bjønness	tlf 90529911, e-post thomas@trendegfrisk.no
Nestleder:	Knut Holt-Larsen	tlf 92615638 e-post kholth-l@online.no
Kasserer:	Arnulf Wibe	tlf 99598964, e-post arnulf.wibe@online.no
Styremedlem:	Ole Larsen	tlf 41490530 e-post dr.olemurer@gmail.com
Styremedlem:	Eivind W Robertsen	tlf 91884946, e-post ew-rober@online.no
Styremedlem	Stian Reksten	tlf 91840701, e-post stian.reksten@online.no
Styremedlem	Oddgeir Rudningen	tlf 48154707, e-post oddgeir65hotmail.com
Varamedlem	Runa Myrdal	tlf 95081093, e-post runa.myrdal@getmail.no
Varamedlem	Espen Waldem	tlf 90661382, e-post eswalde@online.no



Vestkapp Senior i storslått Vestlandsnatur. Lykke til med planlegging av sommerturen!

NMSK

NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Drammensveien 208, 0277 Oslo

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