



SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Januar 2014



www.nmsk.no

SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



Redaktør Arnulf Wibe
arnulf.wibe@online.no



Innhold

s 3	Formannens hjørne
s 4 – 5	DNVF - veteranredningsskøyteforeningen
s 6 – 7	Risørskøyta Rapp
s 8 – 9	«Red Admiral»
s 10 – 11	En forsinket julehistorie
s 12 – 13	Midtsidebåten Ternen
s 14	Piano på dekk!
s 15	Kyststevnet i Oslo
s 16	Årsmøtet og vedtekstforslag
s 17	Styrhuset
s 18 – 21	Antares på Vestlandet
s 22	Navigasjon
s 23	Nest sist
s 24	Styre og stell



Forbundet KYSTENS landsstevne
Oslo, 17. - 20. juli 2014

Formannens hjørne

Nytt år og nye muligheter. Nå er det opp til DEG om DU velger å benytte deg av dem. Norsk Motorskøyteklubb har behov for nye medlemmer i styret for den kommende perioden, da noen av styremedlemmene har meldt at de ikke kan stille for kommende periode. Formanns vervet er naturligvis også på valg. Det er et sunnhetstegn for enhver forening, dersom styret jevnlig rullerer og det stadig kommer friske krefter inn. Ingen forening er tjent med å ha de samme personene i styret over lang tid. Foreningsarbeide tar naturligvis noe tid, men er på den annen side meget givende dersom man er opptatt av foreningens interessefelt. På vegne av klubben håper jeg derfor at DU melder deg, dersom du kan tenke deg å bidra til klubbens videre fremtid. Tore Johan Floberg og Karsten Myhre er årets valgkomitee, og tar gjerne imot henvendelser fra nettopp deg.



Fjoråret var et spennende år, og jeg synes vi fikk til mange interessante og hyggelig arrangementer. 2014 er nå godt i gang, og allerede har du som medlem hatt muligheten til å delta på årets første arrangement. Dessverre var det få av dere som benyttet dere av den muligheten. Lørdag 25/1 ble det arrangert det første, i en rekke årlige, Trebåtseminarer på Oslofjordmuseet i Vollen i Asker. Seminaret er et samarbeid mellom NMSK, KTK, SSCA, CMB/Furuholmen og Oslofjordmuseet. Tilstede var ca 55 personer fra de ulike foreningene, og dette er ment å være starten på tettere samarbeide mellom våre foreninger.

Lørdag 8. mars avholdes NMSKs årsmøte, etterfulgt av den tradisjonelle årsmiddagen. I år er det viktig at mange prioriterer å stille opp på årsmøtet, da vi både skal stemme over det nye vedtektsendningsforslaget, skal beslutte hvordan oppussing av styrhuset skal finansieres, samt velge det nye styret for den kommende perioden. I tillegg håper jeg flest mulig har lyst til å bli med på årsmiddagen. Her kan vi skilte med god, hjemmelaget mat kokkelert og dandert av noen av klubbens selvutvalgte byssejenter, og jeg garanterer at dette blir mye bedre enn fjorårets matfadese levert av Centra på Høvik... Kveldens underholdning er den fantastiske Alexander Hermansen, som er musiker, visesanger, pianoklimprer, og trebåtentusiast, kjent fra Galleien Cafe på Isegran, Nissenatthuset i gamlebyen i Fredrikstad og Risør Trebåtfestivals mangeårige konfransier og nyvalgte styremedlem. Her blir det Cornelis viser og mye annet snadder.

2014 er også året da Forbundet Kystens Landsstevne skal arrangeres i Oslo. Selv sitter jeg i havnegruppen for organisasjonskomiteen, sammen med et par NMSK medlemmer og øvrige fra Norsk Veteransklubb, Kystlaget Viken m.fl. Landsstevnet blir stort og legendarisk, og det ville være dumt å gå glipp av denne begivenheten, som nå også er inkludert som en del av den offisielle 200 års markeringen av Norges Grunnlov.

Temaet for Risør Trebåtfestival i år er redningsskøytene. I år er det derfor kanskje enda viktigere enn tidligere år at NMSK stiller sterkt på festivalen. Hadde det ikke vært for alle fiskeskøytene og -kutterne, fraktebåtene og resten av våre medlemsbåter, så hadde det ikke vært behov for redningsskøytene.

Så gled dere alle skippere, mannskaper og familiemedlemmer. Dette blir et godt og spennende maritimt år.

Oslo Maritime Kulturvernssenter

Vi starter nå en ny føljetong her i Skipperposten. Hensikten er å beskrive alle organisasjonene tilknyttet OMK. Vi skal i denne utgaven se nærmere på Den Norske Veteranredningsskøyte Forening. I de neste utgavene av Skipperposten blir en eller flere av de øvrige beskrevet, og vi tilstreber å få representanter for styret i de enkelte organisasjonene til å beskrive sin egen forening for Skipperpostens lesere. Først skal vi se nærmere på historien bak Oslo Maritime Kulturvernssenter.

OMK, www.akershuskaia.no, ble stiftet i 1994, med formål å arbeide for opprettelsen av en museumshavn for bevaringsverdige fartøyer og være et senter for det maritime vernearbeidet i Oslo. OMK er organisert som en stiftelse, og har følgende organisasjoner som medlemmer: Norsk Veteranskibsklubb, Seilskøyteklubben Colin Archer, Den norske Veteranredningsskøyte Forening, Norsk Motorskøyteklubb, KFUM Oslo Sjøkorps, Kystlaget Viken (lokallag av Forbundet KYSTEN) og Fartøylaget KNM Alta.

OMK disponerer skurene 28 og 29 på Nordre Akershuskai, med tilhørende kai, samt østsiden av Rådhusbrygge 1. Skur 28 inneholder møtelokaler for OMKs medlemsorganisasjoner. Skur 29 blir brukt som lager og verksted for fartøyene i havnen. OMK er i gang med en omfattende restaurering og fasaderehabilitering av begge skurene, med tilskudd fra Oslo Kommune. Skurene skal også være kulturhus med fokus på publikumsaktiviteter og kafedrift.

Følgende fartøyer har fast plass på OMKs område: Minesveiperen KNM Alta, Det kullfyrte passasjerskipet D/S Børøysund, Den bermudariggede ketchen S/Y Mohawk, Den kullfyrte slepebåten S/S Styrbjørn, Losbåten M/K Færder og Vannbåten Neptun.

- Eddie Lesund -

Norsk motorskøyteklubb – NMSK er som én av flere foreninger tilsluttet Oslo Maritime Kulturvernssenter – OMK. Hver forening er representert i styret i OMK med én representant. Undertegnede har i en årrekke vært NMSK sin representant i dette styret, men for noen år siden ble det foretatt en omrokking slik at jeg nå representerer DNVF i OMK. Jeg vil her gi en kort presentasjon av:

Den Norske VeteranredningsskøyteForening - DNVF

Foreningen ble startet i Horten 27. august 1988. Formålet er å bevare tidligere norske redningsskøyter seilende under norsk flagg, og så godt som mulig, med tilnærmedesvis samme utseende som de hadde i aktiv tjeneste. Dette for å bevare denne delen av norsk sjøfartshistorie.

Redningsskøyter som er gått ut av tjeneste i redningsselskapet kan opptas som Skøytemedlem. Foreningen tar også opp personer som Støttemedlem.

DNVF har i «all tid» hatt et godt samarbeid med Redningsselskapet og med Redningsselskapets Museum i Horten. For noen år siden besluttet Redningsselskapet at dette museet skulle legges ned. Dessverre.

DNVF la ned et stort arbeid for å bevare museet ved å skaffe nye lokaliteter i Magasin A på

Marinemuseet i Horten. Denne saken hadde vi nesten i boks, men dessverre så lykkes vi ikke med dette ...

Redningsselskapet har i dag intet museum.

Skøytene er Redningsselskapets flytende historie, og støtter selskapet med å representere ved forskjellige arrangementer, som ved f.eks. «Redningsselskapets dag» og ved dåp av nye redningsskøyter.

Foreningen har medlemmer langs hele norskekysten, så veteranredningsskøytene er godt representert også ved stevner og festivaler med maritimt preg.



Foran de pragtfulle gamle redningsskøytene ser vi fra venstre Jan Syvertsen som er markedsjef i Redningsselskapet, Nils Christian Bang, Eddie Lesund, Tor Jakobsen og Per Rasmussen som er museumsbestyrer på Redningsselskapets museum.

Redningsselskapets seilende historie

HORTEN: Lørdag var en historisk dag for Redningsselskapet. Da ble det nemlig dannet en Veteranskøyteklubb i Horten. Noe av bakgrunnen for å danne en slik forening er at man ønsker å ta vare på kystkulturen, og at de som eier tidligere redningsskøyter lettere skal få et kontaktnett for å skaffe tilveie deler og utstyr de trenger for å holde skøytene i god stand.

MONA WÆRLAND OG

AAGE LARSEN (foto)

Lørdag ble det valgt et interimsstyre som skal utarbeide vedtekter og formål for klubben. De fire som ble valgt var Nils Christian Bang fra

båten Storebrand, Eddie Lesund fra båten Idun, Tor Jacobsen fra båten Larvik og Tore Planke fra båten Olava.

Ordfører Brekke fra Borre var til stede under stiftelsesmøtet. Han kunne overrekke klubben en vimpel

med byvåpenet på. Han sa at det var en hilsen fra kommunen og et tegn på at man var interessert i å legge forholdene til rette for en slik forening. Ordføreren sa videre at det var et rosende tiltak, og beundringsverdig at privatpersoner ofret så mye for å ta vare på sjøkulturen.

Risørskøyta Rapp

- av Arnulf- (intervju av dagens eiere på Skudefestivalen 2013 samt informasjon fra www.msrap.no)

Risørskøyta Rapp kalles «nostalgiprojektet» til eierne Ulf og Vibeke. Båten er fortsatt i drift 100 år etter at den ble sjøsatt første gang. Nå er den kraftig renovert og brukes til både hygge for eierne, og til utleie. De legger ikke skjul på at noe av «greia» for få betalende gjester om bord, er skøyta 1-sylindrete 40 hk semidiesel, oppfyringsmotor Wichmann («Rubb»). Den gir en lyd som ingen nordmann er i tvil om at stammer fra en gammel fiskeskøyte! Det er festival, og vi nyter båtens 100-års jubileumsøl med en god prat nede under dekk.

Dagens Rapp: lengde 15 m, bredde 5,1 m, dybde 2 m, Wichmann semidiesel 40 hk fra 1955.

Eiernes intensjon med Rapp er kulturformidling og bevaring gjennom bærekraftig drift.



Historikk

Rapp er bygget i Risør for en svensk reder i 1913. Båten kom tilbake til Norge i 1916 og har vert drevet i fiske av familien Sandtorv i Austevoll fra 1916 til 1958. I 1958 ble båten solgt til Johnsen og Pedersen Fiskeindustri på Askøy som brukte Rapp til frakt av sild og varer fram til ca 1986. Båten ble så solgt til et fiskeoppdrett i Sogn og havarerte der. Senere ble den kjøpt opp av John Haugsberg i Forlandsvågen på Sotra som igjen solgte båten til Henning Person på Bømlo som restaurerte Rapp første gang over en periode på 13 år. Siden ble den solgt til Truls Marcellussen i Os og da Ulf Tørresen kjøpte båten i 2008 var den igjen så til forfalls og full av råte at den måtte restaureres på nytt helt fra grunnen av.

Rapp er oppført i første utgave av «Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefartøy» i Bergen 1921 med fiskerinummer H-12-AV (H for Hordaland, registrering nummer 12, AV for Austevoll). Rapp er i registeret ført opp med bruksområde; «transport av sild og brisling» båten var da også oppført med tilørende «2 snurpenotbåter» og en «fangst båt». I årenes løp har Rapp gjennomgått 2 store forandringer og en rekke mindre tilpassninger.

Rapp ble opprinnelig bygget som jakt med hjelpemotor (16 hk Skandia som den ble registrert med i 1920). Båten var da 42 fot lang, 16 fot bred, 6,5 fot dyp og hadde brutto drektighet på «150 mål sild». Rapp var opprinnelig bygget i eik og den hadde hull i skanseledningen for baugspyd da den kom fra Sverige. Den hadde et mannskap på 12 mann, bysse på dekk og den hadde ikke styrehus. I 1931 ble Skandia motoren byttet ut med en 30 hk Nygrei og i 1935 ble RAPP forlenget og fikk følgende nye mål; Lengde 46 fot, Breddde 16,5 fot, dybde 6,5 fot.



I 1936 eksploderte starteluft flasken. Dette ødela halve styrehuset og nytt styrehus ble bygget. Under de siste års restaurering viste det seg umulig å redde dette styrehuset pga råte men det styrehuset som er nå er nøyaktig kopi av det som ble bygget i 1936. I 1949 havarerte Rapp i en orkan og den ble da restaurert og ytterligere forlenget til 49,7 fot med bredde 16,4 fot og brutto drektighet 24,84 ton (slik som båten er nå) og i 1955 ble den nåværende 40 hk Wichmann motor installert.

Reperasjoner og modifikasjoner ble årene Rapp var i Austevoll utført i Forlandsvågen ved samme verft som John Hausberg og «SS Loyal» har tilknytning. Disse skal ha vært i familie med familien Sandtorv. Etter at båten ble kjøpt av Johnsen og Pedersen ble lukekarmen utvidet (den som er nå) og Rapp fikk stålmast. Under de siste års restaurering av Rapp, som er utført ved Naustvik Slipp på Hundvåg, har vi tilstrebet etter beste evne å restaurere Rapp som autentisk fiske/frakteskøyte fra 1950-tallet slik den var før den gikk ut av fiskeriregisteret i 1960.

Skipper og eier Ulf Tørressen, utoerres@gmail.com eier og mannskap Vibeke Ann Johannessen, matros og håndverker Per Håland.



«Red Admiral»

- Arnulf Wibe -

«Red Admiral» kommer lydløst sigende inn til brygga i den vakre havna på Østre Bolærne Det er tidlig en mandag morgen midt i juni. Morgensola lyser opp det knallrøde skroget på den legendariske seilbåten, og skaper en sterk kontrast mot blå himmel og blått hav. Kontrasten forsterkes av to kritthvite svaner som legger bi – hvitt mot rødt. De øyner muligheten for en lettvent frokost. Tiggerferden bortom Antares har vært mislykket, og patruljerunden videre langs bryggene avdekker at det ikke fantes våkne mannskap i de øvrige båtene. Her er det imidlertid en mulighet, for det er folk på dekk!



Svaneparet har truffet dyrevenner, og sikrer seg morgenens første brødbit. Bjørn Anders Moe (32) og samboer Jeanette Andresen (28) er på sommerens første skikkelige seiltur med Red Admiral, og har utvidet helgen for å nyte livet vekk fra det daglige virket på gården i Hallingdal. Der forsøker de å leve av hestehold, og med barn på 2 og 3 år har de nok å henge fingrene i. Red Admiral er legendarisk for mange sølvgrå nordmenn som er interessert i havseiling. Diana og Stein Hoff bygget det 39 fot lange og 14 tonn tunge ferrosement skroget, som de ketchrigget. Båtnavnet hentet de fra «sommerfuglen som drar sydoover om vinteren». Familien Hoff var fire når de kastet loss for jordomseiling i 1977. Etter hvert ble de fem. Robert «mønstret på» i New Zealand. Turen varte i fem år og var full av dramatiske episoder, men også hyggelige og uforglemmelige møter med

mennesker og steder rundt om i verden. Det var mange nordmenn som fikk vekket sine drømmer om jordomseiling når de leste boka som ble skrevet fra den turen!

Skipsloggen som er ført siden den gangen, beskriver blant annet Admiralens sju kryssinger av Atlanterhavet. Bjørn Anders forteller at «fatteren», Asbjørn Moe, kjøpte og hentet båten på Kypros i 2006. Det har blitt flere lange og spennende seilturer for far og sønn i de følgende årene. Høsten 2012 ble båten lagt ut til salgs «grunnet 3-fot syken», som det sto i salgsannonsen. Noen måneder seinere





kunne man imidlertid lese på en nettside at båten «heldigvis vil forbli i familien. Eldste sønn overtar».

Det var vanskelig å la båten gå ut av familien, selv om det gir praktiske utfordringer for "hallingene" å beholde den. Stor avstand til havet, hestehold og små barn krever at familien må planlegge sine aktiviteter nøye. Jeanette og Bjørn Anders hevder imidlertid at de har tatt en vel overveid beslutning. Admiralen *vil* de ha, og båt lar seg kombinere med hest!

Fattern med tre-fot-syken, er vinteren 2013-14 i gang med å realisere enda en av *sine* drømmer. Han har startet på jordomseiling med den nye seilbåten, Cassie. Og sjøkartene fra Admiralen er med - på enda en runde rundt kloden!

Ombord i Red Admiral er svært lite endret siden

familien Hoff seilte på de sju hav. Rigg og innredning er den samme. Selv om kartene er utlånt, fører de fortsatt den originale loggen. Bjørn Anders har imidlertid én gang gjort noe uoverveid. Han byttet to dårlige lamper over køyene. Da ble det lyd i fattern, forteller han! Derfor har de bestemt seg for å beholde alt slik det var på båten sin første jordomseiling, som ikke utfordrer sikkerheten. Motoren har de måttet bytte, til en BMW D50-2. Det gir en nødvendig trygghet for småbarnsforeldrene.

Båten er robust, skal ligge på vannet hele året, og har stadig vært i bruk siden de som nybakte eiere våren 2013 seilte sin jomfrutur til ny hjemmehavn i Holmestrand.

På Østre Bolærne forteller Jeanette at denne helgas seilas hverken har vært lang eller strevsom ettersom de overlot til vinden å bestemme hvor ferden skulle gå. Skjærgården i Vestfold er vakker og gir dem ro.

Slik var halvparten av forhistorien til møtet mellom Red Admirals og Antares mannskap på Østre Bolærne. Den andre delen er beskrevet i blogger gjennom flere år på www.batliv.com fra skipper Arnulf på den gamle yachten Antares.

I framtiden kan de unge og stolte eierne av Red Admiral tenke seg å bruke båten enda mer. I dag strekker tiden til for helgeturer og bryggeseilaser, men de har varme og våte drømmer for framtiden. «Vi ønsker å seile Red Admiral sørover og legge den i en havn der den er vant til å være, og starte lange ferieturer derfra».



En forsinket julehistorie

- Ole Larsen -

Det er ikke så lett å koble båtlivet i Norge på hobbybasis i til julefeiring, men en litt spesiell båthistorie kom jeg på da jeg ble bedt om å bidra med noe til Skipperposten.

Vår lille familie ble kraftig rammet av div. sykdom, ulykker og dødsfall for noen år siden og min eldste datter og jeg fant det naturlig at vi kom oss litt bort til en palmejul når det meste hadde roet seg.



Valget falt da helt naturlig på Puerto Plata i den Dominikanske republikk, hvor en kamerat hadde strandet for godt noen år i forveien.

Vi ble raskt adoptert av den internasjonale beachbomsen i bydelen Costambar. Datter moret seg med å loppe gutta i poker ved å utgi seg for å være nybegynner og livet fløt ellers avgårde i karibisk tempo.

Ved pokerbordet var det blant annet en canadier på 57 år som het Berry. Han hadde fått en 42 fots seiler for 5000 USD. Båten hadde vært ute i en karibisk hurricane, så alt av seil var borte og riggen var mulig noe medtatt, men motoren lot seg starte. Han trengte penger for å fortsette det søte liv med piker, vin og penicillin og var glad bare han kunne få litt mer enn han hadde gitt for båten. Da jeg vel har et snev av schizofrenia nautica, så jeg straks en mulighet til å få tatt hjem en fin og billig båt.

Båten lå i nabobyen – i følge historien ved den stranda der hvor Colombus for første gang ramla i land i «Den nye verden». Husker ikke lenger navnet på «byen». Datter og jeg bestemte oss for å se på vidunderet på første juledag.

Det vi ikke helt hadde oversikt over var de lokale skikkene; «første juledag, da drekker vi rom, så mye vi klarer». Vi klarte å overtale en med taxi til å kjøre oss til nabo «byen» en time unna selv om det var en offisiell rølpedag. Da vi kom til «byen» lå båten vi skulle se på sammen med mange andre på bøye i bukta utenfor. Det var selvfølgelig strengt vakthold på moloen vi måtte ut på for å bli rodd ut til båten. Ro fikk man ikke gjøre selv nei!

Vi prøvde å få tillatelse til å bli rodd ut til båten av vaktene, men de nærmet seg 3 i promille og gjorde det helt klart at i dag drekker vi, punktum. I dag er vi også ubestikkelige. De begynte å veive litt med de avsagde pumpehaglne sine (standardvåpen for både politi og vakter) for å poengtere det de hadde sagt.



Det er en av mine leveregler at jeg aldri diskuterer med noen som peker på meg med hverken maskinpistol eller pumpehagle og særlig ikke når den som står i riktig ende av våpenet nærmer seg årets promille. Vi fikk nøye oss med bilde på avstand.

Da var det ikke annet å gjøre enn å gå på tur inntil vi skulle bli plukket opp av «taxien» ved solnedgang.

Vi kom tilbake til møteplassen til avtalt tid, og der sto «taxien», men hvor var sjåføren? Etter litt leting fant vi ham i baksete i coma, hvor han klamret seg til en tom helflaske med rom.



Oppvåkingsprosessen var ikke enkel, og tok sin tid. Dette mennesket skulle altså kjøre oss 1 time tilbake og klarte ikke engang å starte bilen, langt mindre stå oppreist. Vi fikk plassert ham bak rattet, (han protesterte vilt når jeg foreslo at jeg kunne kjøre) og fikk startet bilen for ham. Fint at det var lite trafikk, for han brukte godt og vel hele veien. Etter en stund gliser han og sier : «soy mucho ficki-ficki, nuevo bambinos». Jeg kunne nok spansk til å forstå at han likte å hekke og derfor hadde 9 barn. Skjønte ikke helt hvorfor han kom med dette, men plutselig hogg han bremsen i og der i veikanten midt i ingenting sto det 9 barn som åpenbart var født med 9 måneders mellomrom. Den minste lå på armen til mammaen, i tillegg var det en dame som jeg tolket som svigermor. Hele gjengen vrimla inn i «taxien» så resten av turen tilbake ble relativt «kompakt», men vi kom oss hele tilbake til Puerto Plata. Her skrinla vi båtprosjektet inntil videre.

Noen dager etterpå ble Tore fra Halden (han vi var mest sammen med) drept med balltre i rovmord, og så kom jordskjelvet med over 9 på Richter, men det er en helt annen historie...



TERNEN

- Knut Jørgen Opheim -

Ternen er bygget på Lista ca år 1900. Den er klinkbygd, forlenget og ombygd til kravell på Ytreland på Karmøy i 1937. Ettehverv fikk den montert en 24hk Rapp 38 modell. Skøyta ble brukt til sildefiske, reketråling og snurrevad. Den var aktiv m snurrevad til år 2000. Siden er den blitt brukt til tur og festivalbåt. Ble sommeren 2009 tatt på land og satt i telt på Sanedve. Alt overvanns ble revet og erstattet så likt som mulig slik den var før. Spantene som er originale er beholdt. Nytt dekk ble lagt i 2012 - furustaver som er lagt i epoxy oppå 22 mm kryssfiner.



Historien om en medlemsbåt i Norsk motorskøyteklubb "MIDTSIDEBÅTEN"

Fra Arnulfs blogg i Båtliv 2013 - på Skudefestivalen:

«Knut Jørgen bor på Karmøy, er skipper på en diger, moderne tråler og er medlem i Norsk motorskøyteklubb! Han er godt i gang med et fantastisk prosjekt med total



renovering av den over 100 år gamle risørskøyta Ternen, som har vært i familiens eie i svært mange år. Det er en stor opplevelse for en "kystkultur-freak" å få et bitte lite innblikk i hva slike som Knut Jørgen gjør for å bevare det som kanskje er vår aller viktigste kulturarv. Vi nordmenn er jo et kystfolk hvor naturen og båten preger oss den dag i dag. Den beskjedne Knut Jørgen overtales til å vise meg klenodiet hjemme på Sandve, som en dag skal tøffe med den «nyanskaffede» 1963 Nogva semidiesel motoren, til trebåtfestivalen i Risør!»

Statusrapport fra Knut Jørgen i januar 2014:

Siden du var på besøk har jeg innredet lugaren i forkant, men det gjenstår en del finish. Vi er også ferdige m garneringen i hele skøyta, og har gjort klar til legging av dørker. Har også montert vann- og dieseltanker. Driver nå med å tilpasse hylse og propell. Håper at motoren skal være på plass i løpet av februar. Jeg holder på å pusse den nå, som du ser av bildene. Har ikke fått tak i originalt propellutstyr, så vi bruker propell og aksling til en 29 hk Rapp. Når det er gjort gjenstår bygging av dekk over ruffen, driving av bunn og montering av styrhus og rigg pluss sikkert mye, mye mer!

Men Ternen skal løftes på havet til sommeren, så får vi se. Ellers må jeg nevne at jeg har fått mye hjelp av mine kamerater, Theodor Kommedal (ex trebåtbygger), Harald Søvik som tar seg av det som krever mest tålmodighet, og ikke minst los Geir Ognøy (trebåtentusiast og kompis).



Piano på dekk!

- Stian Reksten -

Listerskøyta "L/F Bråten" var eid av Stian Reksten og Peter Gude og hadde hjemmehavn i Bestumkilen. Båten var på 47', bygget på Lista i 1929 og var klinkerbygget. Det er den største klinkerbygde båt jeg har sett, hvis man ser bort fra noen vikingskip. Båten var medlem nr 11 i NMSK.

Siste helgen i August hver år var det KNS høstsamling i Sandspollen og alltid masse båter og mye liv. Det ble sunget og spilt gitar og munnspill til langt på natt.

I 1976 forberedte vi oss litt ekstra til denne samlingen. Vi fikk et Piano av en snill dame på Nordstrand. Pianoet var et "Brødrene Hals" fra 1911. Damen forklarte at det hadde vært i familiens eie siden det var nytt og det var viktig at vi behandlet det pent. Vi forsikret henne om dette og forklarte at vi hadde band og trengte det for å øve. Vi satte det på lasteplanet og kjørte det rett ned på brygga og løftet det om bord med kran og bandt det til masta. Dagen etter kom ståbass, batteri med lokk og trommer, gitar, klarinett. Og venner som kunne spille!

Vi ankret i Sandspollen. At det var et populært innslag er helt klart. Ungdom som spiller høy musikk er ikke alltid like sjarmerende, men det gjelder særlig stereoanlegg og musikk med forsterkere. Akustisk musikk blir noe helt annet. Og det hjelper også å ha gode musikere. Etter hvert kom det flere og flere båter og la seg alongside og ville delta. 2 mann fra musikk-konservatoriet med trompet, 2 mann med trekkspill, flere gitarer og klarinett og sax. Tilslutt var det over 20 båter som lå på mitt anker.

På innsiden av pianolokket stod den en lapp fra fabrikanten om hvordan pianoet kunne vedlikeholdes. Tangentene kunne rengjøres med "blød Klud og lunkent Vand hvori kommes litt Brændevin" Etter et kort skipsråd, fant vi ut at tangentene heller fikk være som de var!



Forbundet Kystens landsstevne 2014

Landsstevnet avholdes for første gang i Oslo. Avviklingen av Landsstevnet sammenfaller i år med 200 års markeringen av Norges Grunnlov, og Landsstevnet er en offisiell del av 200 års markeringen.

Det er mye som skal gjøres, og det trengs fortsatt flere hender og ivrige sjeler til gjennomføringen, både nå i tiden før og under stevnet. Kystlaget Viken er hovedarrangør, og NMSK er medarrangør. Mange er allerede godt i gang organisert i grupper som tar for seg programmet, utstillinger, servering, underholdning og havneorganisering. Det er ikke for sent å bli med og bidra!



Hele Bjørvika i Oslo fylles med båter, og aldri før har en så stor samling av klassiske, tradisjonsrike og kulturelt interessante båter funnet sted i Norge. Stevneområdet blir på «Sukkerbiten», lokalisert direkte syd for Operaen, og her blir det lagt ut 250-400 m flytebrygger til mindre båter. De minste båtene (åpne tradisjonsbåter) blir trolig plassert langs Akerselvas utløp på østsiden av Operaen, mens de store skipene som kommer fra inn og utland, får tildelt Revierkaia og Langkaia på Vestsiden av Operaen. Herunder kan nevnes Stord 1, Granvin, Oster, Atløy, Stavenes, Hestmanden, Børøysund, Sjøkurs og mange, mange flere. Det kommer til å bli hotell- og restaurantdrift på noen av båtene. Det blir utstillinger fra hele vår langstrakte kyst, interessante foredrag og konserter. Det skal også nevnes at vi får deltagere fra Island, Færøyene, Danmark, Sverige og flere andre land.

Arrangementskomiteen for 2014 håper at flere fra NMSK melder seg til innsats og vil være med å arrangere dette unike arrangementet. Påmeldingen åpner snart på www.kyststevne2014.no

Kyststevnet 2014 - en folkefest

I fire dager fra 17. juli til 20. juli 2014 arrangerer Kystlaget Viken i samarbeid med Indre Oslofjord Kystlagssamling, Norsk Maritimt Museum, Norsk Veteranskibsklub, Fartøylaget KNM "Alta" og Oslo Havn en folkefest for å vise kystens betydning for utviklingen av det moderne Norge. (Klikk på bildet for mer)



Tusenvis av deltakere og mer enn 400 båter samles i Oslo for å vise noe av den tusenårige kystkulturen som gjorde landet til en stormakt der sjøfart ble drivkraften for utvikling av teknologi, handel og demokrati.

Vi vil vise hva kystkulturen og sjøfarten har gjort for nasjonen. Hva den har gitt av rikdommer, skapt av handel og fiske. Men i vårt bilde av hva Norge og nordmannen er ser vi at dette er utelatt og vi viser til dette utsagnet av Thomas Hylland Eriksen:

"De tidlige nasjonsbyggerne skjelte imidlertid ikke så mye til norgeskartet som de burde, om de skulle ha gått vitenskapelig til verks. I så fall ville kanskje fiskeren ha spilt en like vesentlig rolle som bonden i norsk nasjonalromantikk. I stedet fulgte de kjerreveiene fra Kristiania oppover i de delvis ukjente fjelldalene i det indre av Østlandet. Norsk kultur ble dermed ved et slag gjort til en innlandskultur i stedet for en kystkultur – forstå det den som kan".

Landsstevnet i 2014 vil vi derfor bruke til å opplyse om dette slik at kystens betydning for utviklingen av nasjonen får sin rettmessige plass.

NMSK årsmøte 2014

– og forslag til vedtektsendringer

8. mars 2014 **tilbringer vi på** **Styrhuset....**

*- for det er ikke bare
kvinnedagen, men også
dagen for NMSK
årsmøte og årsfest!*

ÅRSMØTET

starter kl 1700.

*1. Åpning ved Styreleder
og godkjenning av
innkalling*

*2. Valg av møteleder og
referent*

*3. Valg av
protokollvitner*

4. Årsberetning 2013

*5. Regnskap og
revisorberetning 2013*

*6. Budsjett for 2014,
inkl oppussing av
styrhuset*

*7. Medlemskontingent
for 2014*

8. Innmeldte saker

*- Styrets forslag til
vedtektsendring §2, §3
og §4.*

*9. Valg av styret,
valgkommite, revisor og
styrhuskommite(ny)*

*ÅRSFESTEN holder vi
like etter årsmøtet,
ca kl 1900.*

Medlemmene får tilsendt følgende forslag til vedtektsendringer, som skal behandles på årsmøtet:

FORSLAG til §2 Klubbens Formål:

Arbeide for bevaring og bruk av, samt kunnskaper om historien til eldre og særpregede motorfartøyer som representerer kystens historie.

Hovedfokuset er på motorskøyta, yrkesfartøy og verneverdige fartøy, hovedsakelig eldre trebåter. Også andre eldre eller nyere fartøyer, som er typiske for vår kystkulturelle arv, kommer inn under klubbens formål.

Klubben skal gjennom medlemsmøter, samlinger på sjøen, medlemsblad og historisk båtarkiv, samt samarbeide med andre foreninger, støtte opp under og fremme interessen for disse fartøyenes del av vår kystkulturelle historie.

Vi samarbeider i forhold til gjestehavner, innkjøp, rabattavtaler, og vi deler og dokumenterer kunnskap og erfaring om fartøyene, vedlikehold og bevaring.

FORSLAG til §3 Medlemskap:

Ethvert fartøy som faller inn under § 2 annet ledd, kan bli medlem.

Personer som støtter eller har interesse for klubbens arbeid og formål (§2) kan også bli medlem.

Alle medlemmer kan stemme på årsmøtet, forutsatt at medlemskontingent er betalt.

Medlemsfartøy registreres i NMSK's fartøyarkiv for historisk dokumentasjon.

FORSLAG til §4 Opphør av Medlemskap:

Hvis man ikke ønsker å være medlem i klubben lenger, sendes en melding til styret. Allerede innbetalte kontingenter refunderes ikke ved utmelding.

Medlem som ved sin atferd virker til skade for klubben eller som ikke retter seg etter klubbens vedtekter og vedtak, kan ekskluderes fra klubben av styret.

Eksklusjonsavgjørelsen kan ankes inn for første ordinære årsmøte.

Styrhuset - forfall eller vedlikehold

Vårt klubbhus Styrhuset trenger en kjærlig hånd. Utvendig er det for tiden forfall som herjer, rustrender og avflassende maling er det største og mest iøynefallende vi må ta fatt på. I tillegg er det lekkasje i styrhustaket, ved en dekksgjennomføring for radiopeileantennen. Innvendig holder vi tritt, -det har blitt fokusert på bysseavdelingen de siste årene, men også inne kan vi trenge noen innspill og dugnadshender for å utnytte styrhusets potensiale. Vi er også stadig interessert i alt av maritime redskaper som kan benyttes til vegg- og bordpynt.

Hvor går så veien videre i forhold til vedlikeholdet?

Styrhuset er ganske spesielt, -det finnes ikke maken noe sted. Dugnadstimer, innsats og oppfinnsomhet har på 80 og 90 tallet bidratt til at vi er i besittelse av dette maritime unikum, og at klubben således har et sted å samles til møter, festligheter og arrangementer når vi ikke møtes på sjøen.

Styret holder fortløpende oppsyn med Styrhuset. Vi sjekker moringer/fortøyninger, at lensepumpen virker og lekter'n er tett, samt har brukt mange timer på vedlikehold, vasking, rydding og generelle oppussingsarbeider inne og ute. Styret avholder også samtlige styremøter på Styrhuset (ca 10-11 i året) og medlemmene kan leie Styrhuset, billig, til private arrangementer.

Dersom vi skal fortsette å gjennomføre vedlikeholdet utelukkende på dugnad, er klubbens medlemmer (de av klubbens medlemmer som bor på Østlandet/i nærheten) nødt til å prioritere dugnadstimer og egeninnsats på Styrhuset i år. Styret kan ikke fortsette dette arbeidet alene, og de siste årenes dugnader har det vært få fremmøtte av medlemmene. Alle utvendige flater må behandles, og vi snakker her om en god del kvadratmeter totalt. Dersom vi ikke gjør en innsats i år, vil utgangspunktet for vedlikehold være enda dårligere neste sesong.

Et aktuelt alternativ for å ta unna det viktigste vedlikeholdsarbeidet, er å leie inn billig arbeidskraft til rustpikking, skraping, vasking og maling. Det vil uansett ikke bli billig, og vil gjøre et stort innhugg i vår økonomi.

Styret vil på det kommende årsmøtet fremme et forslag til budsjett for 2014 der vi synliggjør alternativet med å kjøpe oss ut av forfallet. Vi imøteser en prinsipiell diskusjon på årsmøtet knyttet til budsjettet for 2014, samt at det fattes vedtak knyttet til pengebruken i forbindelse med vedlikeholdsarbeidet. Styret håper at Styrhusets framtid primært kan knyttes til dugnad og klubbånd, men det krever at også DU som medlem stiller på dugnad.

Møt opp på årsmøtet! Ytre din røst! La oss sammen løse denne utfordringen!

PS: Det har ved tidligere anledninger blitt drøftet å kvitte oss med hele styrhuset, men styret mener dette er et ekstremt og dårlig alternativ. Da står vi plutselig uten klubbhus, og vil være avhengige av andre lokaler og aktører for å gjennomføre våre arrangementer. Det vil sannsynligvis også være et økonomisk sjansespill å gjennomføre, da styret har liten tro på at klubbhuset har særlig salgsverdi. Kostnader knyttet til å fjerne styrhuset og lekter'n vil således kunne bli meget store. I tillegg vil det være en skam å fjerne klubbhuset som så mange medlemmer har bidratt til å skaffe og sette i stand.

Antares besøker Vestlandet (2)

- Arnulf Wibe -

Her følger flere utdrag fra bloggen i Båtliv, sommeren 2013 (www.batliv.com)

- til **Nedstrand, nord i Boknafjorden**

Teinene inneholder fire store krabber, men de er ikke særlig innholdsrike. Forflytning en times kjøring mot Ryfylke, til Nedstrand.

Her finner jeg et stort og flott bryggeanlegg, som er betydelig oppgradert de siste årene. Som så mange andre steder langs kysten, har lokalbefolkningen fått til mye med lite. Betaling på gjestebrygga er samordnet med den nærmeste Jokerbutikken (Nedstrand har to «Jokere», med hundre meters avstand og uten

hørbare dialektforskjeller!) og sanitæranlegg er samordnet med den lokale kafeen.

Kroppen min forfaller kraftig når jeg står mye til rors. Rygg og knær knirker og skriker etter mosjon. Tar derfor en kveldstur oppover i fjellene, etter beskrivelser i en lokal informasjonsfolder.

Frodig natur er en deilig kontrast til havet. Fjellene byr på vakre syn og herlige dufter fra skog, blomster og etterhvert lyng når Stølanuten (577) anstiges. Jeg opplever å være «helt i skyene» da jeg på 500 meters høyde må snu. Møter kraftig regn og vind som renser sjela, men som også betyr at det er riktig å snu. Vel

ombord etter fire timer med beste sort mosjon, bruker Ole Lukkøye veldig kort tid på jobben sin.

- til **Haugesund**

Det er alltid mange fritidsbåter langs de lange gjestekaiene i Smedasundet, og mange må ligge utenpå hverandre. Antares får hjelp til å forhale en liten plastbåt som ligger alene på "utstilling", og dermed siger skuta inn rett foran inngangen til SAS Maritim hotel. Her er antagelig den roligste og billigste gjestebrygga i Smedasundet, og alle fasiliteter er tilgjengelig. De kommunale gjesteplassene lengre nord i sundet har samme grunnpris, men mangler fasiliteter...og strøm koster kr 180 ! Det er kort vei til Mackkjelleren, og der står jammen den samme gitaristen (?) og spiller Tore Tang, akkurat slik han gjorde for to år siden, og tre og fire år siden... En iskald havskodde kommer sigende. Hva er da mer naturlig enn trekke inn på Stuelands Apothek for å forebygge en eventuell forkjølelse?

Her har de reseptfrie flasker og fat som fungerer etter hensikten.



- til **Brandasund på Bømlo**

Det er fortsatt en kald og fuktig værtype, men det demper ikke den fantastiske naturopplevelsen det er å tømpe nordover i Bømløskjærgården. Den nesten avskogede øygruppa, siden hollenderne på 16-1700 tallet kjøpte opp furuskogen, er rett og slett utrolig vakker. Brandasund ligger helt nordvest, og har en historie som handels- og gjestiveristed tilbake til 1600 tallet. Ikke lett å se hvor Antares kan legge til ved ankomst, men plutselig fosser en Princess ut fra kaia og flytter seg til en mindre bryggeplass. Tore Johnsen er en av tre brødre som driver næringsvirksomhet ved kaia der jeg ønsker å legge til, og det er han som ser Antares fra butikkvinduet og raskt får stokket om på båtene.



Brandasunds historie er beskrevet flere steder, men både Tore og broren Øyvind, som er stedets tusenkunstner, gir meg en levende innføring i ganske mye av det som alle forfedrene har bedrevet her i Brandasundet. Noen stikkord er: baroniet Rosenkrans som tidligere eier, handel, butikk, «borgervirksomhet», telegraf, bakeri, fiske og fiskemottak, hermetikkfabrikk, strømproduksjon, hjemmebrentproduksjon, skyssbåt og båtbygging! Øyvind gir omvisning på sitt private museum. Middag inntas på loftet i de gamle lokalene etter hermetikkfabrikken, en historisk restaurant som er smakfullt innredet. Kveldsturen opp på Såta gir et praktfullt skue over vakre øyer og helt ut i «englandsnaustet» (lokal betegnelse for havet).

Brandasund er et sted å være – roe ned, spise, sitte på benkene utenfor butikken og drikke kaffe, glo eller småprate med alle de andre som bedriver det samme, spise mer, pusse litt på båten, gå tur i heiene eller til Skjæret der Nillo holdt til, og spise enda mer, før man må hvile resten av dagen.

- til **Strusshamn på Askøy**

Lars blir med over fjorden til Klepp på Sotra, der han skal hente *Doffen*. Mange gode minner strømmer på når jeg går ombord i min tidligere båt. Konstaterer at den er enda penere og i bedre stand enn når jeg hadde den. Kjører til Strusshamn og det nydelige klubbhuset til Askøy kystlag, på en bitte liten øy midt i den lune vågen. Får omvisning og mye god prat når kystlagsskøyta med folkene jeg traff i Nedstrand ankommer omtrent samtidig . Gjesteavna fylles helt opp i kveld. Den koselige og billige gjesteavna nær Bergen sentrum, er populær.

- **Bergen**

Det regner i Bergen, men uavhengig av været så er gjesteavna i Vågen tettpakket. To stakkars båter må tåle å få Antares utpå, men ingen sure miner å oppdage. Bare hjelpsomme hender til fortøyning. Har et hakeblikk for båter som skal forlate en god plass, for å kunne forhale lynraskt før andre er på pletten. På dette viset ender Antares raskt helt innerst til kaia. En liten handletur til Fonnesen for å kjøpe skipsmaling, resulterer i en sein retur ombord – kl 23. Et glimt av ølstedet Henrik med 52 sorter på fat, har brakt skipperen ut av malefokus denne kvelden. Neste dag kommer sola til Bergen! En mann kommer ut i gata fra et mørkt kontorbygg ved lunsjtider, ikledd tung regnfrakk, og bråstanser på trappa. "Ka f....det er sol", jubler han og strekker armene i været! Det er bare ørene som begrenser smilet hans, og vi forbigående humrer om kapp.



– til **Eivindvik i Gulen**

Godværet på Vestlandet viser seg virkelig å være en reell sannhet. Vinden løyer og varmen stiger. Eivindvik gjestehavn har alltid en god atmosfære. Gode kystfolk hjelper hverandre med å tilpasse bryggeplass. En stor hurtigbåt dukker opp, men blir liggende på fjorden utenfor Antares. Jeg kaller den opp på VHF og spør om rutebåten har voksesmerter ettersom tidligere rutebåt klarte å legge til på den delen av kaia som fortsatt er ledig. Skipperen har både humor og ro. Han bekrefter at rutebåten er flunka ny, og at jeg får ta den tiden som trengs for å forhale rekken av båter forover. Men plutselig kommer han i full fart og smetter inn mellom fjæresteinene og hekken til Antares, med et par meters margin i hver ende. Jeg trodde båten din var større, jeg, sa han etterpå, og gliste bredt.



Vi befarer tuftene etter Norges første folketing – Gulatinget, og kjører med jolla bort til tusenårsstedet – det nye Gulatinget. Der treffer vi fem studenter fra Tsjekkia som har slått seg til på brygga med fisking og har campingutstyr som minner de enkle behovene jeg hadde i egen ungdom - for mange år siden. De koser seg, er utrolig høflige og vennlige, og stråler når jeg tilkjennegir at jeg vet en del om landet fordi en av mine sønner har studert i Brno.



– til **Hardbakke i Sollund**

Sognesjøen er flat som et stuegulv i dag. Aldri sett maken! Naturen opp Steinsundet er et praktfullt skue. Krystallklar og grønn strømsjø, gjennom trange sund med rundslipt konglomeratberg, i skarp kontrast til grønne og røde lyngdotter. Hardbakke er en favorittthavn, der den ligger med sine enkle kaier og flytebrygger tett under Ravennipa. Det er et herlig, nostalgisk syn å se den siste (?) lokale frakteskuta komme fossende inn det trange sundet i vågen og bakke opp perfekt til kaia mellom alle fritidsbåtene. Og på skuta

Vestfrakt brukes fortsatt den gammeldagse lastebommen for å få varene på land. Vi går kveldstur over Ravennipa, i skinnet av kveldssola som synker i havet og belyser den nydelige utsikten over hele ytre Sogn.

– til **Værlandet**

Det fantastiske været fortsetter. Havblikk når vi kjører nordover det vakre Steinsundet og over de åpne strekkene mot Værlandet. "Den norske hesten" som øya Alden kalles, ligger rett i front hele veien. I Værlandet gjestehavn finnes Norsk sjøfuglmuseum, en stor og flott restaurant, et bilverksted (!) og dieselkai for båter. Inn en liten tarm av havna er lagt nye, flotte brygger. De fungerer som en "boardwalk" og er en fredelig plett. Vi går tur på oppmerkede turstier på Værlandet i et aldeles vakkert kystterreng. Neste dag er det varmt og havblikk. Vi tar jolla over til Alden, som har en liten havn med flytekai. Stien opp til den 480 meter høye toppen er bratt, men godt merket. Et lite vinddrag fra stigende varme hjelper i den gloheite lia oppover, men på toppen er det vindstille. Utsikten er helt formidabel og er verdt hver eneste avsvidde kalori.



- til Skjerjehamn

Havskodda ligger som en kald og ufyselig vegg ute i havet, men heldigvis er det fortsatt sola som råder der vi befinner oss. Skjerjehamn har lenge stått på besøkslista, men er trang og utfordrende for større båter i nordavind. Denne helgen byr havna på festivalen "Utkant", med mange kjente artister (Turboneger, Karpe Diem, Jonas Fjeld m fl). Det går vei ut hit, men festivalen satser på tilreisende i båt. Havnevakter anviser plass utenpå fiskeskøyta Vårbud fra Krakhellesundet. Skipper Tommy blir et hyggelig bekjentskap, for han er en trebåtentusiast som ikke for alt i verden vil ha en plast eller stålboat til å drive fiskeriene sine med. Billettørene hopper ombord så snart fortøyningen er satt. 700 kroner for et dagspass er kanskje greit for de som kommer for musikkens skyld. Vi får imidlertid akkreditering, og har intet å klage på! Turboneger står på scenen, rett under kongestatuen, i en fantastisk solnedgang. Et skue som ikke glemmes. Musikken for øvrig passer antagelig best for ungdom ("metall" og hardrock), men også de rømmer det innendørs konsertlokalet hvor lydnivået er langt over smertegrensen. Det står 10 tilhørere inne, og mange hundre utenfor....med fingre i ørene.

- til Bergen

Tor Martin og Svein Olav er gode venner som besøker Antares. De har med seg både slekt og venner som vil se på Antares og vi får det riktig så trivelig utover ettermiddagen og kvelden. Det er lettvinnt å hoppe i land for å spise middag sammen, gå ombord igjen når Bergensregnet bølter ned, og tilbake over rakka for et barbesøk før alle tar bussen hjem for natta.

Jørn og Leif, som lager og selger et vaskemiddel for fendere og båtskrog (Extreme Universal Cleaner) har tidligere vært ombord i Antares for et salgsframstøt. Var skeptisk, men flere dagers test har vist at dette er det beste jeg noen gang har prøvd. Sammen med mikrofibersvamp virker det veldig bra, både på fendere og sotstripene på det hvite skroget. De er på gjensitt i Vågen i dag, og smiler fra øre til øre når jeg forteller hvor fornøyd jeg er. Resultatet av skrytet ble noen ekstra svamper. Eldste sønn, Andreas, kommer med bil fra Oslo og mønstrer på Antares. Fyller diesel hos Jarle på Småholmen ved Askøybrua. Han utfordrer konkurrentene med den laveste dieselpriisen for fritidsbåter på Vestlandet (kr 8,67 pr liter). Antagelig er dette veldig sunt, hvis det er korrekt informasjon jeg har fått om at de fleste av "konkurrentene" egentlig har samme eier. Fyller en drøy kubikkmeter og tømmer kontoen for 10.000 kroner. Det bør holde helt hjem, der jeg fyller aller billigst i egen båthavn.



Fyr- og merkesystemet for norskekysten

Navigasjonsmerker gir visuelle og elektroniske signaler som skal være til hjelp i navigeringen for aktsomme sjøfarende. Det er ikke slik at alle grunner eller hindringer for sjøtrafikk i norske farvann er merket. Men Kystverket skal sørge for en fornuftig merking av farvannet i den utstrekning som ressursene tillater.

Standarden for de norske flytende sjømerker, bøyer og staker, er i dag i tråd med IALA's maritime bøyesystem, som deler verden inn i to regioner, A og B. Norge ligger i region A. På grunn av det tøffe klimaet langs norskekysten har man valgt å sløyfe toppmerkene på de fleste bøylene og stakene som er blitt satt ut, da disse lett blir ødelagt og revet bort av vær og vind.

Utseendet på de bunnfaste sjømerkene langs kysten er mer basert på særnorske utforminger. Dette gjelder særlig enkle jernstenger med viser og toppmerker i tillegg til varder og båker. Sektorlys fra fyr, lykter og noen få lanterner er vidt utbredt langs de norske sjøveiene.

Lyskilden fra disse ble før i tiden dannet av en olje eller gassflamme. På slutten av 80-tallet ble lyskilden til de siste lyktene skiftet ut med lyspærer. Energien får de i dag fra solcellepaneler eller direkte fra strømmettet. Noen få - og da særlig fyrstasjonene - får energien sin fra dieseldrevne strømaggregat. Disse energikildene blir også i dag brukt på rundlysende lanterner.

Neste generasjon sjømerker er i bruk

Kystverket har utviklet et nytt sjømerke, og videreutviklet et annet sjømerke, som etter hvert vil bli å finne langs hele kysten.

Betegnelsen som brukes på det nye sjømerket er Mini-HIB, (HIB står for hurtigbåtmerke med indirekte belysning). Komponentene som er brukt i den nye mini-HIBen har mye lenger levetid, og det er tilpasset med LED-belysningen som trekker lite strøm. Strømforsyningen skjer ved batteridrift, som lades av solceller. HIB-ene har to lyskilder (lanterne og indirekte belysning), og har refleks i samme farge som lanternen (rødt, grønt eller hvitt lys). Slukker den ene lyskilden, så vil det være lys i den andre. Er begge slukket, vil refleksen gi samme farge som lanternen.



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 start



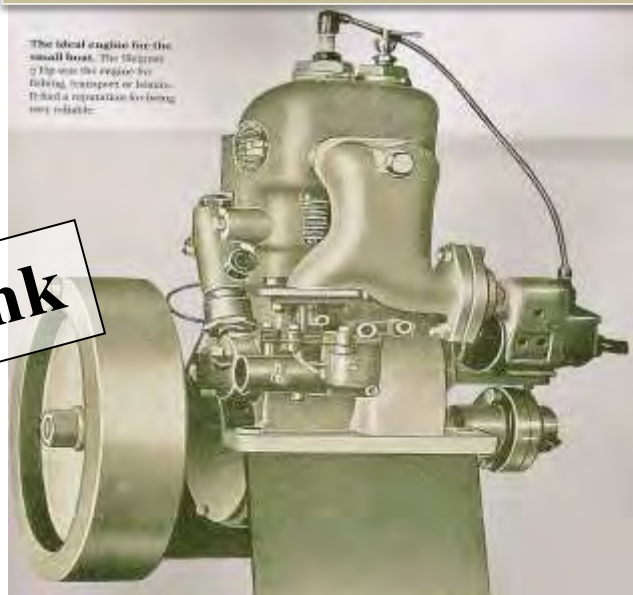
Sleipner 3 hk

Byggeår 1958

Årsfesten 8. mars: *Alexander Hermansen underholder!*

Risør Trebåtfestivals mangeårige konferansier, musiker og underholder Alexander Hermansen spiller og synger.

Han har en lang karriere bak seg som sanger, skuespiller, pianist, forfatter, komponist, radioreporter, tv-tryne, reklamestemme og forskalingsnekker. Selv beskriver han seg som noe i nærheten av en løsgjenger innen kulturen, og allsidigheten er hans fremste kjennetegn. Kjærligheten til den svensk-nederlandske visekunstneren Cornelis Vreeswijk er en rød tråd i repertoaret.



www.akershuskara.no

MEDLEMSAKTIVITETER

- 8. mars 2014 - NMSK årsmøte og -fest
- 25. april 2014 - NMSK medlemsmøte
- 24. mai 2014 - Bryggefest på Maritim
- 17. – 20. juli 2014 - Forbundet Kystens landsstevne i Oslo! (Norges 200 års jubileum)

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 oddgeir65@hotmail.com
Varamedlem	Runa Myrdal	tlf 95081093, e-post runa.myrdal@getmail.no
Varamedlem	Espen Waldem	tlf 90661382, e-post eswalde@online.no



Askøy kystlag i Strusshamn er gjestfrie når det kommer besøk fra Norsk motorskøyteklubb!



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Drammensveien 208, 0277 Oslo

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