



SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Juni 2012



www.nmsk.no

SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



Redaktør Arnulf Wibe
arnulf.wibe@online.no/post@nmsk.no

Innhold

s 3	Formannens hjørne
s 4-5	Vækerø havn
s 6-8	Båten gjennom tid
s 9-11	Midtsidebåten «Abbadaba»
s 12-13	Havneinformasjon
s 14	Forbundet Kystens landsstevne «Trygt i havn»
s 15	Høstsamling 2012
s 16	Bryggefesten 2. juni
s 17	Årsmøte og -fest 3. mars
s 18	Navigasjon
s 19	Småstoff
s 20	Styre og stell



TRYGT I HAVN

FORMANNENS HJØRNE

Kjære skøyteklubbmedlemmer. Den glade årstid er her igjen, i sommer og sol, med bølgeskvulp og latter, lar vi våre stolte skuter frakte oss kort og langt rundt fjorder og hav. Vår båter blir mer og mer unike ettersom sesongene går. Viktigheten av å ta vare på skøytene, kutterne, gavlabåtene og de andre bruks- og tradisjonsbåtene blir viktigere og viktigere. Med jevne og ujevne mellomrom hører jeg om skøyter som går ned grunnet manglende vedlikehold, skippere og mannskaper som velger bort de gamle båtene og går over til yoghurtens kvaliteter som følge av manglende tid og krefter slik de gamle skuter ofte krever. Det er jo forståelig nok, men allikevel litt trist. Det er viktigere enn noensinne å ta godt vare på disse båtene. Skøyteklubben består av medlemmer som i mange år har gjort en skikkelig innsats i vedlikehold, bruk og nytelse av nettopp denne delen av vår maritime historie, og mange av dere gjør fortsatt heltemodige pusse- og vedlikeholdsarbeider med nettopp disse båtene.

Tidligere denne våren fikk jeg høre om kutteren *Heimen* som etter 92 år på havet tok siste seilas til havets bunn. Båten ble hevet igjen, og den gamle oppfyringsmaskinen ble montert ut og gitt som bergelønn til hevemannskapet. Det er jo lov å håpe at motoren finner veien inn i en annen kutter, eller i det minste istandsettes og nytes som levende museumsgjenstand. For oss som fortsatt er heldige å ha flytende fartøy byr



sesongen 2012 på mange muligheter for hyggelige opplevelser. Jeg minner nok en gang om Forbundet Kystens landsstevne på Bragdøya i slutten av juli, og dere kan lese mer om våre planer for konvoi og deltagelse lenger ut i denne utgaven av Skipperposten. Jeg vil med det samme likeledes minne om Sildebordet, vårt tradisjonsrike senhøstarrangement på Styrhuset. I år er sjølveste Sildakongen gjest og underholder oss med røverhistorier, sild og sang, så dette bygger opp til å bli tidenes sildebord. Det kan lønne seg å være tidlig ute med påmelding, for her er det første mann til mølla, og vi setter en begrensning på max 49 påmeldinger. Mer info kommer til høsten. Jeg vil samtidig få benytte muligheten til å minne om vår dedikerte VHF kanal. Lytt på kanal 72 (og alltid dualwatch på 16) sommeren igjennom så er det kjapt og greit å kalle opp hverandre langs kysten. Husk samtidig å sjekke statusen på din NMSK vimpel. Styret har vimpler til salgs for 150,- og det skulle ikke forundre meg om flere av dere trenger ny. Dersom dere ikke har NMSK fleecejakker, er det bare å kontakte styret. Vi har fortsatt et ganske godt utvalg jakker, de er varme og gode å ha på sene sommerkvelder. En annen ting som må prioriteres fremover er dugnader på Styrhuset. Vi trenger hender som kan male! Det er blitt avholdt en dugnad, og det blir ny dugnad til høsten. I mellomtiden er styret takknemlige for alle som kan tilby noen timers maling/flekking. Styret kan ikke stå med denne jobben alene. Ferdinand er i bedre stand enn på lenge. På dugnaden ble Ferdinand fyrt opp, og etter 5 minutter dansing og manuell dieselpumping løsnet kilte ventiler og Voldaen dunket så flott som aldri før. Nå skal vi i gang med motorkurs på Ferdinand til høsten, for alle som er interessert i å lære litt ekstra om denne unike maskinen som det dessverre finnes altfor få av i drift. Jeg ønsker dere en strålende sommer og håper å treffe flest mulig nye og gamle skøytevenner langs kysten. Ser dere NMSK vimpelen er min oppfordring å ta kontakt med vedkommende. Ser dere en passende skøyte eller lignende uten vimpel, er min oppfordring å ta kontakt for å verve nye medlemmer. God sommer!

Vækerø havn

Utdrag fra boka «Løvenskiold-Vækerø» av Gunnar Jerman

Jordbruket skapte vanligvis grunnlaget for godseiernes maktstilling i utlandet. I Norge spilte jordbruket en mer beskjeden rolle. Hos oss ble skogbruk og jernverk viktigere. Fordi det norske markedet var så lite, fikk eksport til utlandet stor betydning for sagbrukerne og jernverkene. Denne virksomheten krevde gode havner. Helt fra 1659 fungerte Vækerø som lagringsplass og utskipningshavn for tømmer, trelast og jernvarer for Bogstadgodset. Bestumkilen var en naturlig god havn, og mange skuter red av uværet i lys av knausene på Killingen.



Vækerøområdet er uløselig knyttet sammen med Nordmarksgodsets og Sørkedalsgodsets historie. Vækerø var lagt under Bogstad allerede på Morten Lauritzens tid. Trelast fra sagbrukene langs Lysakerelva ble skipet ut fra Vækerø. Eksporten til utlandet gikk naturligvis alltid sjøveien, og på grunn av det dårlige veinettet i Norge, ble nesten all trelast til norske kunder også fraktet fra Vækerø med seilskuter.

Veien mellom Bogstad og Vækerø egnet seg før Peder Ankers tid dårlig for store godsmengder. Det hjalp ikke at veien rundt 1750 ble delt opp i roder, slik at bøndene holdt ved like hver sin del. Anker betraktet gode veiforbindelser som en forutsetning for effektiv utnyttelse av jernverkene og sagene. Da han overtok Bogstad, anla han den brede og rette veien mellom Vækerø og Bogstad, som fremdeles eksisterer.

Malmtransporten over Vækerø var betydelig i jernverksperioden. Råmalm fra Arendal og Kragerø ble tatt inn til malmbryggen. Den lå rett nedenfor stedet der den nye Vækerø hovedgård ble reist i 1880-årene. Derfra ble malmen kjørt i hestekaravaner, ofte med 30-40 hester, til Hakedals Verk. Tilbake til Vækerø brakte de plank og jernvarer. Det fortelles at ryggen på kjørernes busserull ble brukt som fraktseddel, ved at det antall bord kjøreren fraktet ble notert ned på ryggen hans på sagbruket. Når lasten var levert på Vækerø, kvitterte kjøreren hvor mange lester malm som var lastet inn for den tunge veien tilbake til Hakadal (En lest trelast=2/3 kommerslest=2,08 tonn).

Jernverkskrisen midt på 1800 tallet gjorde slutt på Vækerøs rolle som malmhavn. Da malmen forsvant vokste til gjengjeld plankestablene, for da startet trelastens store tid. Trelasten var delt i fire-fem kvaliteter. Den groveste og beste gikk til Frankrike og England, den dårligste til kasseproduksjon i nærområdet.

Omkring 1900 var Vækerø nærmest en by med et regelmessig gatesystem. Her fantes Hakadalsgangen og Tomtebordsgangen, Høyhusgangen og Kontorgangen, og flere andre «gater» med morsomme navn, mellom plankestablene ned mot sjøen og bryggen.

Arbeidsforholdene forandret seg etter hvert. Inntil 1922 ble all trelast kappet med håndsag. På den tiden ble også hestekjøringen redusert. Lastebilene tok over transporten. Derimot foregikk lastingen av lekterne manuelt helt til den første elektriske kranene ble tatt i bruk etter den andre verdenskrig. Plankebæringen var en påkjenning for skuldrene, selv om det ble brukt stableputer. Elektriske stablebånd ble innført i 1957. Da kunne stableputene legges bort for godt.

Tidlig på 1980-tallet kjøpte Norsk Hydro en part av Vækerø og flyttet deler av sin administrasjon dit. En annen del av Vækerø-området ble skilt ut fra Løvenskiold-Vækerø ved arveoppgjøret etter Harald Løvenskiolds bortgang i 1994. Hydro kjøpte 45 dekar med den store hovedbygningen. Carl Otto Løvenskiold kjøpte de resterende 38 dekar tilbake fra sine søsken. På dette området ligger Maxbo og administrasjonsbygget i dag.



Båten gjennom tid

Artikkelen er lånt fra det historiske arkivet til Gratangen Kystlag

Over hele verden har båten vært en av kystfolkenes aller første oppfinnelser, og utallige båttyper har utviklet seg over tid, -avhengig av klima, bruksområde og materialene som har vært for hånden. Slik har det også vært i Nord-Norge. Båthistoria var og er uløselig knyttet sammen med menneskene, naturen og kreftene.

Skinnbåten



De første menneskene som kom til Norge etter at isen trakk seg tilbake for 10000 år siden var jegere og fangstmenn. De oppdaget fort rikdommen i havet. Boplassene ble liggende langs kysten og ute på øyene. Båten ble en svært viktig del av den daglige livberginga. Båtbildene i helleristningene fra steinalderen forteller om dette. Vi antar at båtene deres for det meste var laget av skinn, kanskje bygget som eskimoenes umiaker, - et sterkt skjelett av tre, trukket med selskinn. Det er også grunn til å tro at man laget båter av uthulte trestammer, stokkebåter.



Bårsetbåten

Oppdagingen av jernet gjorde båtbygginga lettere, og med øks som eneste redskap bygde man de fineste trebåter. I 1931 ble deler av denne båten funnet i ei myr på Bårset, Nord-Kvaløya. Den må ha vært ca. 13 m lang og over 2,5 m på det bredeste. Midt på har den hatt en dybde på ca. 0,6 m. Den har vært rodd av 8-9 par årer. Bårsetbåten er datert til 700-tallet. Muligens er den enda eldre. Båtbordene var festet til hverandre med jern-nagler. Seilet var ennå ikke tatt i bruk. I sør bygde man av eik, i nord av furu. (ang. Bårsetbåten har imidlertid Torleif Olsens i Arctandria sendt følgende kommentar: *For å oppgradere kapittelet om Bårsetbåten anbefaler jeg at du leser hovedfagsavhandlingen i arkeologi av Walter Meyer Pedersen fra høsten 2002. Dette er en revurdering om rekonstruksjonen fra 1937. Her blir lengden satt til 11,78 m, og 7 årepar. Spørsmålet om dette var en samisk eller en norrøn båt blir også tatt opp. Dette er interessant lesing for de som holder på med gamle båter.*)

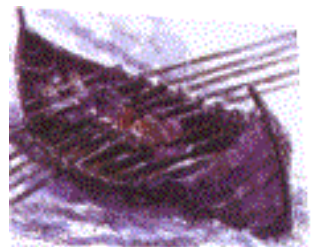


Vikingskipet



Vikingene var dyktige på havet, både i krig og handel. Vi vet at Ottar fra Hålogaland drev handel i områdene rundt Kvitsjøen i Russland, og at han i 870-årene seilte til kong Alfred i England. Pelsverk fra Nordkalottens skoger var etterspurt, og de norrøne høvdingene drev stor handel med varene som samene bar ut til kysten. Samene byttet til seg redskaper og våpen, men de fleste skinnene måtte de gi fra seg som skatt til høvdingene, som i sagalitteraturen kalles håloyger. Det harde

klimaet og de lange avstandene stilte store krav både til båt og mannskap, og de nordnorske båtbyggere var meget dyktige. Snorre Sturlasson forteller i Olav Trygvassons saga om Raud den ramme fra Salten: "- Raud hadde en stor drake med forgylt hode på, skipet hadde tretti rom og var stort i forhold til romtallet....." Da Olav hadde drept Raud, tok han draken hans og seilte den sjøl til Nidaros, "for det var et mye større og finere skip enn "Tranen", - Olavs skip....Framme hadde det et drakehode, og akter en krok som så ut som en hale; begge nakkene og hele stavnen var lagt med gull. Dette skipet kalte kongen "Ormen", for når seilene var oppe, kunne de gå for å være vingene på draken, - og det var det fineste skipet i hele Norge.." Denne båten fra Salten ble modell for Olavs nye skip, "Ormen lange".





Også i sør bygde man båter. Funnene og utgravingene av de tre vikingskipene er det store eventyret i norsk arkeologi, - Tuneskipet i 1867, Gokstadskipet i 1880 og Osebergskipet i 1904. Her har treverket holdt seg godt, takket være blåleire i gravhaugene. Alle tre skipene er bygd på 800-tallet, og er høvdingeskip, hvor det ikke er spart på noe. Osebergskipet har treskjæringer av ypperste klasse. Gokstadskipet har i seg linjer som forteller om sjødyktighet og skjønnhet.

Båtbyggerfaget holdt et meget høyt nivå, - man visste å benytte seg av de beste materialene, og man kunne sitt håndverk ned til minste detalj. I flere hundre graver langs kysten er det funnet båtrester. Alt tre er vanligvis råtnet bort, bare jernnaglene ligger igjen og forteller at båten var det viktigste, også i døden.....

Den nordnorske fiskarbonden hadde nok ikke like velutstyrte båter som høvdingene, men i de gravene som er best bevart viser jernnaglene de samme grasiøse linjene som småbåtene fra Gokstadfunnet har. Disse båtene er forløperne for de senere nordlandsbåtene.

Nordlandsjekta



På 1400-tallet begynte folk nordfra sjøl å seile tørrfisk og tran til Bergen, - i små frakteskip som bar i seg linjene fra vikingtida. I Bergen var de tyske kjøpmennene, hanseatene, villige kjøpere. Her fikk fiskerne se båter fra hele Europa, og slik ble Nordlandsjekta til. Den høye forstavnen var fra vikingskipene, kahytten var fra de tyske koggene, og akterspeilet var fra Spania. Roret var rikt utsmykket. Nordover tok de med seg livsviktige varer som korn, salt og tauverk. På navnebrettet til ei jekta fra Ofoten sto det; Emanuel jeg heder, Efter Brødet jeg leter, Til Bergen jeg meg tragter, og hjem jeg meg agter. Gud føre meg vel. Jekta var et åpent fartøy, bygd for stor og høy last, - den var kort, brei og stakk dypt. Den hadde vanligvis et mannskap på 12. Jektene nordfra kunne være på

opptil 50 fots lengde. Det hevdes at kongene nektet nordlendingene å bygge større båter, - for å hindre en selvstendig nordnorsk handel med Europa.

Sjøsamene inne i fjordene ble etter hvert kjent som dyktige jektebygger. Jekta var i drift til slutten av 1800-tallet.



Nordlandsbåten



Nordlandsbåtene bar i seg linjene fra vikingskipene, en tradisjon rendyrket gjennom tusen år. Det lave fribordet gjorde det lett å trekke garnene, de var lettrodde og gode seilere. Eilert Sundt sa i 1863: "Den er forførrisk vakker....Det er en Tidsfordriv under Reiser langs disse Kyster å se paa Maagerne, som svæver henover, -og paa Baadene, som fare forbi; Øiet bliver aldrig mæt...."

De ble ikke bygd etter tegning, men etter et byggesystem nedfelt i en tradisjon, -der øyemål og skjønn var viktig. Det kunne være den forskjell på to båter som kanskje kom fra samme båtbyggeren, at den ene kunne være bedre enn den andre når det var stille på havet, mens den andre var uslåelig når stormen raste. En av de båtene de sist gjorde ferdig beholdt de gjerne sjøl en stund, for å prøve dem ut. Og de hørte godt etter



hva eierne av båtene deres mente. Denne kunnskapen la de ned i den neste båten de bygde.

Seilskøyte / kutter



Men mot slutten av 1800-tallet ble nye båttyper introdusert sørfra, større båter, bredere og dypere, skøyter og kuttere, rigget med sneseil; - gaffelseil og fokk. Nordlandsbåten ble i en periode rigget om for den nye seiltypen, men etter hvert tok Saltværingsskøyta og Ranværingsskutteren over. De nye båtene fikk nå dekk, lugar og kahytt og ble et vanlig syn på havet. De tålte mye seil, - foruten fokk og storseil kunne de også ha klyver, mesan og toppseil. Noen av nybåtene ble kravellbygd; det

betyr at plankene i skroget er fuget kant i kant, slik at båtsida blir slett. Denne nye byggemetoden gjorde større skrog mye sterkere enn med den gamle klink-teknikken. Nå kom også en ny type kutter som var riktig god for seil. Båtbyggeren het Nils Skandfer. Han var fra Sør-Troms, men bygget de fleste båtene sine i Rana.



Motorskøyte / kutter



I 1903 kom den første båtmotoren nordover, og snart banket og kakket det i alle sund og fiskevær. De første motorene var ikke store, bare 5-8 HK. Motorbåter av alle slag, små og store, skøyter og kuttere, kom nå ut på fiskegrunnene uten årer og seil, mot straum og vind. De som ennå satt i åpne båter og sleit ved årene, kjente både undring og avmakt. Men alt dette nye krevde kapital, mange hadde ikke råd til både motor og ny båt. Derfor ble det vanlig å legge et ekstra bord på nordlandsbåten, lage dekk og sette inn motor. Dette ble forløperen for en ny båttipe, - sjarken, etter hvert med styrhus og lugar. Båten var fra 20 til 35 fot, og var godt egnet for jukse- og linefiske.

Senere kom større båter som gjorde det mulig å dra lenger ut, man fikk større motorer og kunne drifte med garn ute på bankene. Noen dro også over til Bjørnøya og Grønland. I 1930 kom ny båttipe, - krysseren. Mens akterenden på en kutter er en lang utoverhengende hekk med god arbeidsplass for

fiskerne, er akterstevnen på en krysser mer avrundet og oppreist. Kryssertypen dominerer også i dag, i hvert fall når det gjelder større båter.

Plastsjarken

Fra 1945 bygde man sjarker med kombinert styrhus og lugar framme. Dermed kunne man drifte med smågarn også. I dag er det vanlig at Sjarkene er tverre bak, såkalte gavlbåter, og de lages også av plast stål og aluminium. De har store dieselmotorer og er meget komfortabelt utstyrt. Sjarken har den mest moderne instrumentering for navigasjon og fiskeleting. De har juksa-maskiner og kan opereres av 1-2 mann. Dette er en populær båttipe, - ikke minst er det godt å være herre på egen båt.



Kilde:

Teksten er skrevet av Gunnar Bjørklund Illustrasjonene er hentet fra bilder av Alvin Jensvold
www.gratangen-kystlag.no

ABBADABA

- Knut Holth-Larsen og Stian Reksten -

Etter å ha hatt Colin Archeren "Lista" i nesten 20 år, var tiden med trebåt med gaffelrigg forbi. Det ble etterhvert vanskeligere å få med konene på lengre turer. Vi solgte båten (med blandede følelser) til en ire som seilte den rett til Irland i oktober 2007.

Når man først har hatt en Colin Archer, kan man ikke bytte til hva som helst. Den første vinteren lånte vi en moderne plastseiler (first 40,7) men fant fort ut at båten ikke hadde sjel.

Vi hadde ved et par anledninger sett på en Hans Christian 43 og funnet ut at dette var det nærmeste vi kunne komme en seilskøyte, hvis vi skulle ha plastbåt. Det var bare 2 eller 3 slike båter i Norge og den ene som var til salgs gikk til noen andre.

Vi begynte å se på annonser fra utlandet.

Våren 2008 var dollaren bare så vidt over 5 kr og det var dårlige tider i USA og vi fant de mest interessante tilbudene der. Vi leste annonser, studerte kart og sendte mail og i mars 2008 reiste vi på en 10 dagers tur til østkysten for å se på 3 forskjellige båter som var til salgs.

En i Annapolis rett øst for Washington DC, en i Mystic rett nord for New York og den tredje i North East Harbour i Main, nesten på grensen til Canada.



Vel hjemme i Norge fant vi ut at båten i Annapolis var den mest

interessante. Den videre prosess var noe uvant i forhold til kjøp og salg av båt i Norge. Først aksepterte selger vårt bud. Deretter betalte vi 10%.

Så avholdt vi en survey. Denne var meget grundig og tok 2 dager og ble til en 20 siders rapport. Basert på funn i rapporten prutet vi prisen ytterligere \$5000. Nå hadde vi kjøpt oss ny båt, og da var det "bare" importen til Norge som gjensto.

Vi gjorde mange undersøkelser med rederier og meglere for å få fraktet båten hjem – men dette ville koste i størrelsesorden kr 200.000.-.



Historien om en medlemsbåt i Norsk motorskøyteklubb

Forberedelsene for hjemseilas startet derfor nokså tidlig. Om selve import reglene fra land utenfor Europa, kan man skrive en hel bok. Vi er ikke ferdige med alle formalitetene ennå.

Høsten 2008 var vi tilbake i Annapolis flere ganger for å seile og prøve ut båten og finne ut hva vi burde og måtte gjøre før hjemreise. Vi byttet motor og alle stag i riggen.

Etter et par turer over til Annapolis i løpet av høsten/vinteren dro vi tilbake i april 2009 for å mobilisere for hjemseilas.

8. mai 2009 satte vi kursen sydover Chesapeake Bay med 5 manns besetning: Stian og 2 av hans barn og 2 venner av oss fra gamle dager.

Motoren stoppet 2. dagen pga tette diesel-filtre. Vi burde nok ha rensset tankene før vi la utpå... Vi kom oss til land i Little creek, Virginia hvor vi fikk tømt og vasket tankene og kjøpt en anseelig mengde reservefiltre.

12. mai bar det i vei mot Bermuda. En strekning på ca 600 mil eller 5 døgn. Man merker klart når man krysser Golfstrømmen. Både på vann-farge og temperatur, bølger og vind.

På Bermuda ble vi i 6 dager før vi satte kursen mot Acorene. Etter 2 dager i sjøen røk styrewiren. Autopiloten virket ikke, men heldigvis var vi utstyrt med en kort rorkult til å sette rett på rorstammen. Det ble håndstyring i 13 døgn til vi kom til Horta.

Her ble vi i 7 dager, fikk reparert seil og laget ny styrewire. 3 av crewet reiste hjem og 3 nye kom om bord, deriblant Knuts sønn.. De første dagene var det vindstille og blank sjø. Da kan man se alt dyrelivet. Masse hval og store skilpadder og selvfølgelig delfiner. Vi brukte 10 døgn til Kinsale i syd Irland. Detter er en seilerby og havnen var helt full av båter. En mast raget over de andre, og den var av tre. Der lå vår gamle båt Lista!

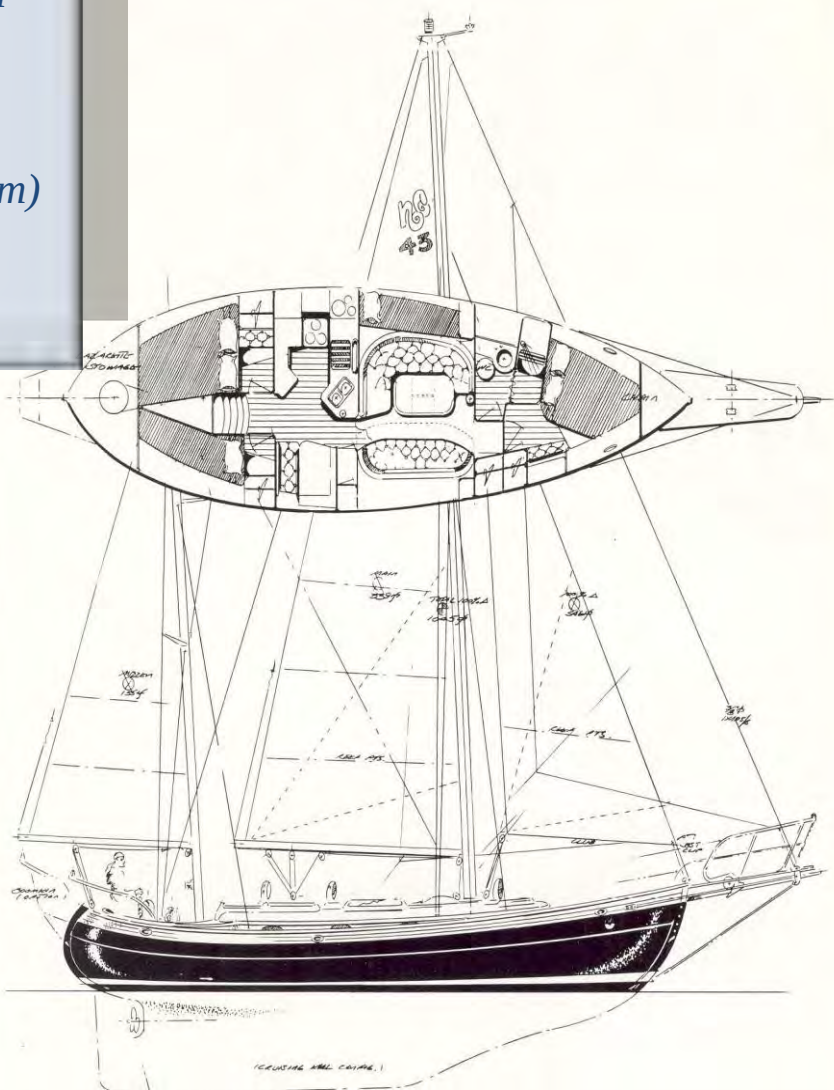


BÅTNAVN: Abbadaba
BÅTTYPE: Hans Christian
43 fot Traditional Ketch
LENGDE: 42 fot (12,8m)
BREDDE: 13 fot (4,0m)
DYPTGÅENDE: 6 fot (1,8m)
DEPLASEMENT: 20 tonn
MOTOR: Yanmar 75 hk

I Irland byttet vi også crew og Knut og Stians kone, Bente kom om bord. Fra nå seilte vi bare dagsturer selv om mange av dem var lange. Vi seilte opp Irskesjøen, som er nesten tom for skips og båt-trafikk og over til Scotland. Her gikk vi gjennom Crinnan Canal (fordi den er så pen) og Caledonian Canal. Caledonian er forøvrig bygget før Gøta Kanal og av samme mann. Fra utløpet av Caledonian Canal brukte vi 2 ½ døgn over til Ryvingen fyr utenfor Mandal. Hele turen hjem til Bestumkilen hadde tatt 2 ½ måned.

Hvorfor Hans Christian 43 Traditional Ketch?
Båten er langkjølt, veier 20 ton og minner mye om en tradisjonell skøyte. Det er en påkostet båt med masse treverk som var i god stand, selv etter nesten 30 år. Fordel med 2 master er at seilene er mindre og lettere å håndtere for gamle gubber. (Dessuten ser det pent ut).

Båten er bygget i Taiwan etter en Robert H Perry design og det er bygget over 1000 stk av denne 43 foter, de fleste med én mast.



www.hanschristian.org/brochures/HansChristian43T_Brochure.pdf



Havneinformasjon

- Arnulf -

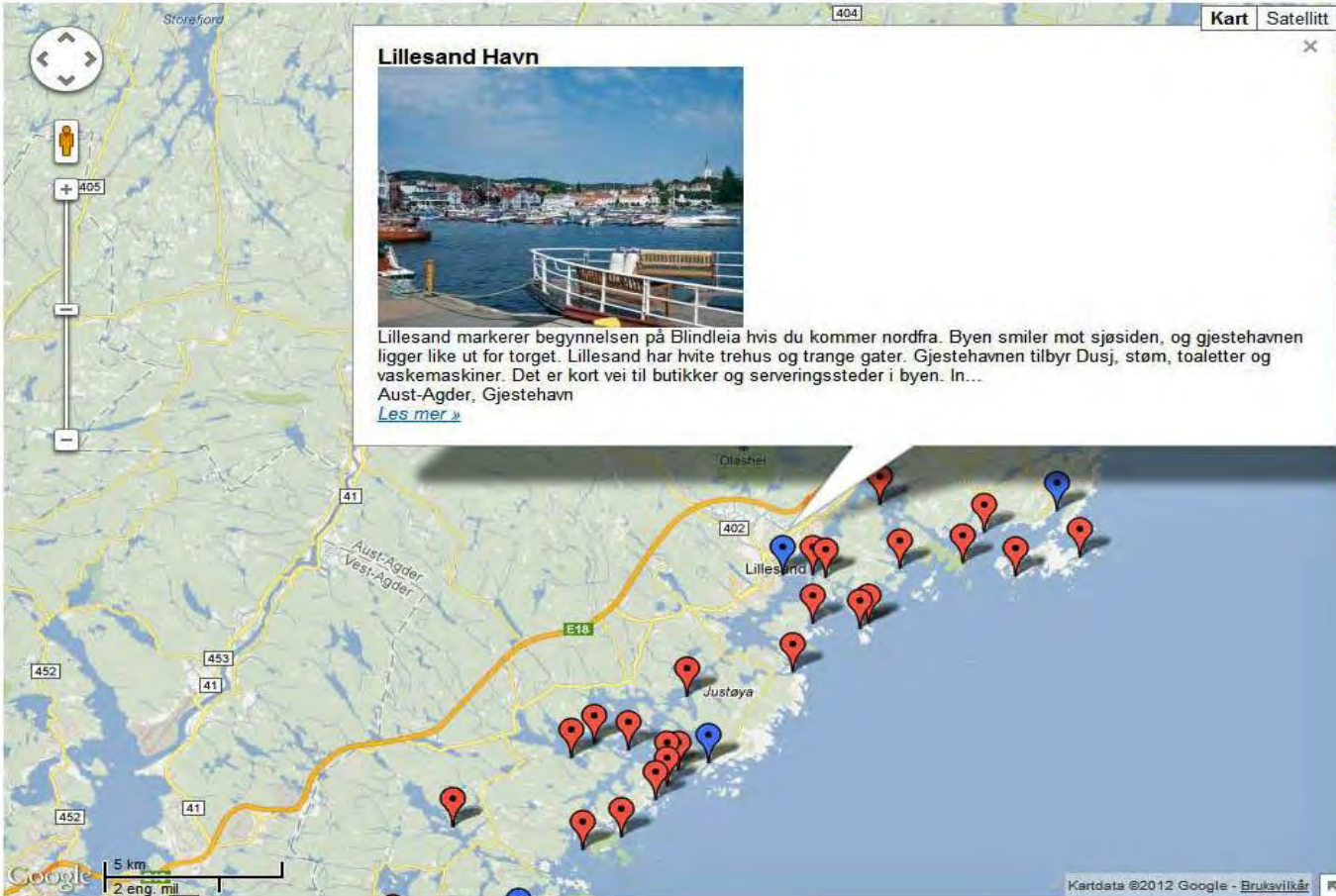
Vi har to større forlag for båtblader og havneinformasjon i Norge, som omtales her:

Norsk Maritimt Forlag A/S

er i norsk privat eie og har kontorer/redaksjoner i Leangbukta i Asker – og utgir magasinene:

Båtliv (red er skribent), **Seilas**, **Seilmagasinet** (nylig oppkjøpt) og **Båtguiden**.

| Gjestehavner | Naturhavner | Havna TV Du er ikke logget inn.



Lillesand Havn

Lillesand markerer begynnelsen på Blindleia hvis du kommer nordfra. Byen smiler mot sjøsiden, og gjestehavnen ligger like ut for torget. Lillesand har hvite trehus og trange gater. Gjestehavnen tilbyr Dusj, støm, toiletter og vaskemaskiner. Det er kort vei til butikker og serveringssteder i byen. In...
Aust-Agder, Gjestehavn
[Les mer »](#)

Områder	Havner i området	
Finnmark	A Agnefest	L Lyngør Seilmakerverksted
Nordland	Akkerhaugen Båthavn	Lyngøya
Nord-Vestlandet	Alvekilen	Løveid Sluse, Skotfoss
	Arendal Gjestehavn	Løvøya
	Arendal Seilforings Gjestehavn	Løvøya Båthavn

I 2012 har forlaget lansert nettstedet www.havna.com (se over) hvor det bygges opp en større og større informasjonsbase om havner. Informasjonsmengden har økt ganske mye allerede så langt i år. Foreløpig er informasjonen gratis og åpen for alle. I tillegg utgir de praktfulle og særdeles nyttige boksamlinger over de samme havnene i **HAVNEBOKA** (konseptet minner mye om *Havneguiden* – se neste side)

Aller Media AS er en del av det nordiske Aller Konsernet, og eies 100% av danske Aller Holding A/S – utgir bladet **Båtmagasinet**.

Siden 2006 har de bygget opp www.havneguiden.no Informasjonen du finner på nettet er mangelfull slik at du ledes til å kjøpe boksamlingene **HAVNEGUIDEN** for å få fullverdig informasjon.

Finn dine favoritter blant over 3000 havner i Norge, Sverige og Danmark. Søk

havneguiden.no

OM HAVNEGUIDEN.NO KONTAKT

HAVNEGUIDEN 1

Svinesund - Langesund

HAVNEGUIDEN 2

Langesund - Lindesnes

Del 1: Langesund - Arendal

Del 2: Arendal - Kristiansand

- HG2-2-1 Store Torungen
- HG2-2-2 Nidelven, Ramsøy
- HG2-2-3 Asperh, Bryllupsh
- HG2-2-4 Brattholmene
- HG2-2-5 Jerkholmen
- HG2-2-6 Sørskilen
- HG2-2-7 Ryvingen
- HG2-2-8 Fevikilen, Bagatell Camping
- HG2-2-9 Valøyene
- HG2-2-10 Hesnesøya
- HG2-2-11 Sjursholmen, Hesneskanalen
- HG2-2-12 Hampholmene
- HG2-2-13 Maløyene, Kalven
- HG2-2-14 Grimstad Gjestehavn
- HG2-2-15 Holsviga, Teistholmen
- HG2-2-16 Herøya
- HG2-2-17 Håkallene, Stangholmen
- HG2-2-18 Bjørøya
- HG2-2-19 Strandfjorden, Reddalskanalen
- HG2-2-20 Havneågen
- HG2-2-21 Hombørsund
- HG2-2-22 Kalvøyene
- HG2-2-23 Ålesøya
- HG2-2-24 Nordmannsviga, Bjørkøy
- HG2-2-25 Sokken, Auesøya
- HG2-2-26 Kaldvellfjorden, Smørholmen

◀ FORRIGE HAVN

NESTE HAVN ▶



Del på: [Facebook](#) [Twitter](#)

Ryvingen

Havnennummer	HG2-2-7
Way Point	58°22,3'N 08°44,4'E
VHF-kanal	22
Informasjon - telefon	Tjøme Radio tlf. 120, MMSI 002570100
Informasjon - internett	http://www.infosor.no http://www.friluftssor.no

Generelt: Ryvingen er en øygruppe som ligger ute i havgapet sør for Torungen Fyr. Dette er en godværshavn hvor du får en spennende følelse av å være i ett med havet.

Historien forteller at en storbonde og skipsbygger, Christian Lofthus, [...]

Den generelle og maritime teksten er tilgjengelig i bøkene og applikasjonene.

Liker 153 personer liker dette.

FOLLOW US ON [twitter](#)

 **BESTILL BØKENE HER ▶**

DETALJKART



TEGNFORKLARINGER

PARTNERE

Skagerak Forlag AS
www.skagerakforlag.no

Iver C. Weibach A/S
www.weibach.dk

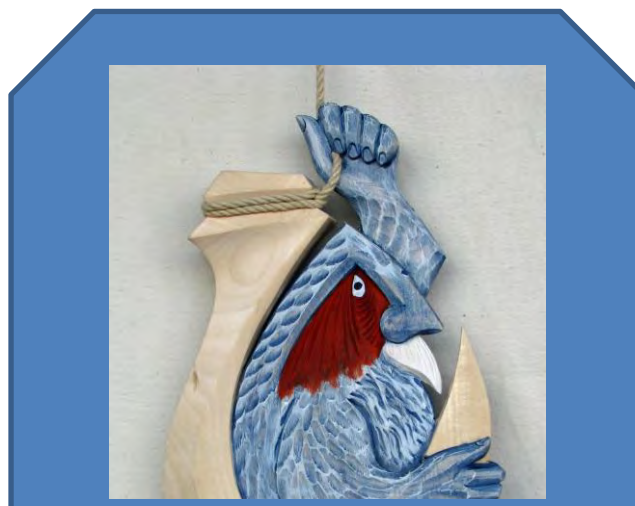
Byggplast & Båtprylar
www.byggplast-batprylar.se

Delius Klasing Verlag
www.delius-klasing.de

(Det finnes også noen andre som forsøker å samle litt informasjon om båt og havner, med sterkt varierende kvalitet).

I neste nummer av Skipperposten kommer historien om denne sagnfiguren: «Marmælen»

Han kan hjelpe deg trygt i havn!



Forbundet Kystens landsstevne

NMSK «trygt i havn»



Det nærmer seg Landsstevnet og flere av NMSK båtene er allerede påmeldt. Etter det meget hyggelige medlemsmøtet i slutten av april er planene for NMSK's deltagelse på stevnet:

Vi samles i Lillesand i løpet av onsdag den 25. juli (bruk VHF kanal 72), og har en hyggelig samling der samme kveld. Vi foreslår rekelag eller grilling på kaia, og at alle tar med mat og drikke etter eget velbehag. Her kan det også hende at vi samles med båter fra blant annet Nautica Schizofrenia og andre foreninger.

Torsdag morgen tar vi sikte på felles avreise, med konvoi tvers igjennom Blindleia, og ankommer samlet til Bragdøya etter ca 20 Nm. Styret ønsker å få filmet konvoien gjennom Blindleia, og spør derfor medlemmene om det er noen som kunne ta på seg dette oppdraget ved å kjøre med jolle litt i forkant av konvoien og stå klar med videokamera når konvoien passerer på ulike steder i Blindleia.

Stevnet arrangeres fra torsdag 26. til søndag 29. juli og programmet for Landsstevnet ser meget lovende ut:

PROGRAM

TORS DAG kl 1000 Stevnekontor åpner, kl 1800 Offisiell åpning, kl 2000 De fortapte spillemenn m.fl.

FREDAG 0900 Skippermøte, 11-17 **Turer og ekskursjoner**: Fottur Bragdøya rundt, båtturer til karantenehavna v.Odderøya, Flekkerøy havn (kaperhavnen), Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter, D/S Hestmanden **Aktiviteter for barn og Ungdom** Roknappen, spikking, husdyr, krabbefiske, fiske, røyking av fisk - eller bading fra vår fine sandstrand. **Boder og marked** Plantefarging, spinning og veving, bøkkes, lesebaker, visper og koster, tauarbeider, smed, pilarbeider, Porto franco produkter, ullarbeider. **Utstillinger** Danmarksfarten, Plastbåter, kunstutstilling. 1300 **Foredrag** i Småbåtbua, 1400 **Improteater** Borgarting, 1500 **Kurs**: Ukulele, knuter og knop, toving 2000 **Visegjester** på scenen, 2200 **Musikk og dans** v scenen med Ritas Lolitas.

LØRDAG - som fredag, men også med: 1200 **Jollestafett** i indre havn, 1300 **Defilering**, 1400 **Seilaser**, 1500 **Foredrag**: "Sjømannstrøyer fra penselstrøk og strikkepinner", 2000 **Stevnemiddag** m. taler, kulturinnslag, prisutdelinger **Overlevering** av øsekar til neste års arrangør, 2230 - 2400

Musikk og dans med Lillegaard Trad band.

SØNDAG - avslutning, 1100 Kulturinnslag, **Epilog** - Vel hjem, 11-15 Aktiviteter for barn, 1800 **Restefest** for dugnadsfolk og akterutseilte.

Påmelding gjennom

www.bragdøya.no

Informert om at båten er medlem i NMSK!



Høstsamlingen: Kommer du i år?

Dette året har vi droppet den tradisjonelle vårsamlingen. Interessen har vært for liten de siste årene.

Men medlemmene i Norsk motorskøyteklubb må da møtes på sjøen!?

Riktignok har vi mange samlinger ute på Styrhuset, men der er det bare de som henger i baren som trenger å sette sjøbein. Flere av oss møtes på Bragdøya i sommer, men såpass langt er det mange som ikke har muligheten til å kjøre båten sin.

Derfor ønsker styret i år å satse ekstra mye på å få samlet flest mulig av klubbens båter og medlemmer til HØSTSAMLINGEN på Håøya i Oslofjorden. Der organiserer vi oss ved bryggene i Tåjebukta på vestsiden av øya (se kart), allerede fredag ettermiddag. Styret ønsker at alle båtene ligger samlet slik at vi øker det sosiale samværet. Lørdag formiddag blir det rebusløp og andre underholdende aktiviteter. Messa er leid, og lørdag kveld disker vi opp med variert og mye sjømat.



**Fredag 31/8 -
søndag 2/9**



Bryggefesten 2. juni



Bryggefesten på Maritim var et særdeles vellykket arrangement!

Vorspielet tok Thomas seg av, når han danset så heftig med Ferdinand at tilskuerne måtte redde seg unna.

Arrangementsleder Runa Myrdal hadde støtte av en god gjeng med gode hjelpere denne lørdagskvelden. 57 betalende gjester ble bispist. Sola varmet av og til i den ellers kalde nordavinden. Utover kvelden var det sang, musikk og glade båtfolk som sørget for at stemningen var på topp til langt på natt.

Og ingen falt på havet denne gangen!



Årsmøte og fest 3. mars



Gjenvälgt leder og nestleder

Årsmøtet, med regnskap og valg, ble unnagjort på 30 minutter. Det var 20 stemmeberettigete tilstede. Styrets nye sammensetning ser dere på siste siden av Skipperposten. Ny valgkomite ble Karsten Myhre og Tore Johan Floberg, og Nicolai Bjønness ble ny revisor.

Etter møtet ble det servert tradisjonell årsmiddag - erter, kjøtt og flesk. Det var 41 betalende gjester til bords.

Bildene gir et lite innblikk fra en en stemningsfull kveld, og særdeles koselig og inspirerende samling av båtentusiaster!



Navigasjon

To peilinger mot samme merke

Kopi etter tillatelse:
Roar Breivik

Hvis man ikke har to merker å ta en peiling av, kan man peile det samme merket to ganger og ta hensyn til mellomliggende seilas når man skal beregne posisjonen. Mens man seiler mellom de to peilingene, holder man et så nøyaktig bestikk som mulig.

Kompasskursen rettes som vanlig for deviasjon, misvisning og drift, og peilingene rettes for kompasskursens deviasjon og misvisning.

Den første rettvise peilingen settes ut i kartet, og gjennom et fritt valgt punkt på denne settes den linjen ut som representerer kursen. Langs denne kurslinjen skal det så avsettes utseilt distanse mellom de to peilingene. Fra det stedet hvor kurslinjen og peilelinjen skjærer hverandre, setter en ut distansen mellom peilingene.

Så parallellforskyves den første peilingen så langt frem på kurslinjen som en har satt ut distansen. Når den andre peilingen settes ut, vil den krysse den parallellforskjøvne første peilingslinjen. I dette krysningspunktet er fartøyets observerte plass ved tidspunktet for den andre peilingen.

Eksempel (bruk deviasjonstabellen på side 41):

Et fartøy befinner seg cirka 10 - 14 n mil SE av Kristiansandsfjorden. En ønsker å finne posisjonen, men en klarer bare å gjenkjenne Oksøy fyr. Derfor bestemmer en seg for å ta to peilinger av fyret med mellomliggende seilt distanse. Kompasskursen er 065°.

Kl. 0800 peiles Oksøy fyr i 345° over kompasset. Loggen avleses da til 104,0'. Kl. 08.45 viser loggen 111,0' og fyret peiles på nytt til 312° over kompasset. Hva blir observert plass kl. 0845?

Løsning:

Oksøy fyr kl. 0800/104,0'		Oksøy fyr kl. 0845/111,0'	
KK 065°	KP 345°	KP 312°	
dev. - 4°	dev. - 4°	dev. - 4°	
-----	-----	-----	
MK 061°	MP 341°	MP 308°	
misv. 0°	misv. 0°	misv. 0°	(2007)
-----	-----	-----	
RK 061°	RP 341°	RP 308°	

OP kl. 0845: N 57° 56,5' E 008° 22,5.

Dersom en fra kl. 0845 ønsker å ta ut en kurs for å gå 5 n mil av Torungen fyr, tar en 5 nm mil i passeren og slår en bue utenfor Torungen fyr på 5 n mil. En trekker så opp kurslinjen fra OP kl. 0845 til den tangerer buen rundt Torungen fyr.

Så parallellforskyves kurslinjen inn i kart-rosen hvor en leser av ny RK på 036°.

RK 036°
misv. 0° (2007)

MK 036°
dev. - 5°

KK 041°

...som skal holdes på kompasset.

“Småstoff”

Vidundermiddel eller?

Endelig kvitt rur på drevet?

Fortsatt kan vi kjøpe relativt effektivt, «gammeldags» bunnstoff her i Norge, men drev og undervannshus krever uansett særbehandling. Med sin nye Aqualine Optima-spray mener Jotun at disse sårbare delene kan beskyttes bedre. Forutsatt at forbehandlingen er riktig utført og at man påfører riktig filmtykkelse, gir produktet det det lover - et rent drev gjennom hele sesongen, sier Anders Tofte Wilhelmsen, ansvarlig for Yachting i Skandinavia.



Lettvint bunnpudd med megabørste?

Hullmate Brizo er et nytt, patentert skuresystem for jevnlig, lettvinnt bekjempelse av groe under vannlinjen.

Prinsippet er enkelt: En solid, delvis krummet teleskopisk stålrør som kan trekkes ut inntil ni fot påsettes et skurehode med utskiftbare svamper og skurebørster. Dette fjerner alger, lett groe og tilløp til skjellvekst på skroget.

- Kostehodet har en oppdrift på vel ti kilo, og det er denne oppdriften som gjør den tyngste jobben, sammen med vinklede skrapeplater og de ulike skurebørstene



Styrhuset

Styrhuset trenger stadig skraping og maling! Noen deltok på dugnaden 12. mai og fikk gjort en del. Skraping, rengjøring og maling er imidlertid en jobb som må gjøres samme dag, for måkene driter ned alt som er reint – med en gang!

Styrets oppfordring er derfor at medlemmer som kan avse et par timer i løpet av sommeren, finner seg hver sin lille flate som de fullfører fullstendig. Malingen står klar inne i Styrhuset, men som omtenkssomme skøyteklubbmedlemmer kan dere kanskje selv ta med resten av utstyret som trengs? (skrape, malerull/brett/pensel etc).

Ring gjerne Arnulf eller noen andre i styret for å avtale opplåsing (se tlfnr på siste side).

HVIS MANGE MEDLEMMER BRUKER ET PAR TIMER HVER, SÅ ER STYRHUSET STRØKENT PÅ KORT TID!



Medlemsrabatter

Mot fremvisning av gyldig medlemskort i NMSK kan du få gode priser på utstyr, maling m.m. Medlemskortet er gyldig i inntil 4 mnd etter utløpsdato.

Swang - 10% avslag på alle veiledende priser. Gjelder ikke allerede rabatterte varer.

Malerstua: 15% på alle fullpris varer, unntatt bunnstoff.

MEDLEMSAKTIVITETER

- NMSK til Forbundet Kystens landsstevne på Bragdøya, 26-29. juli
 - Høstsamling 31. august-2. september, Messa på Håøya
 - Medlemsmøte i oktober
 - Sildebordet 24. november (Sildakongen kommer!)
- Følg også med på klubbens hjemmeside: www.nmsk.no

STYRE OG STELL

NMSK styre 2011-2012:

Styreleder: Thomas Bjønness
Nestleder: Knut Holt-Larsen
Kasserer: Arnulf Wibe
Sekretær:
Styremedlem Espen Waldem
Styremedlem Oddgeir Rudningen
Styremedlem Runa Myrdal
Varamedlem Stian Reksten
Varamedlem Eivind W Robertsen

tlf 90529911, e-post thomas@trendegfrisk.no
tlf 92615638 e-post kholth-l@online.no
tlf 99598964, e-post arnulf.wibe@online.no
(håndteres av Thomas og Arnulf)
tlf 90661382, e-post eswalde@online.no
tlf 97125642, e-post oddgeir65hotmail.com
tlf 95081093, e-post runa.myrdal@getmail.no
tlf 91840701, e-post stian.reksten@online.no
tlf 91884946, e-post ew-rober@online.no



(M/K Faksen - 70 fots kutter, bygget av Nils Skandfer på Kulstadsjøen utenfor Mosjøen i 1916. 50 HK Wichmann)



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Drammensveien 208, 0277 Oslo

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