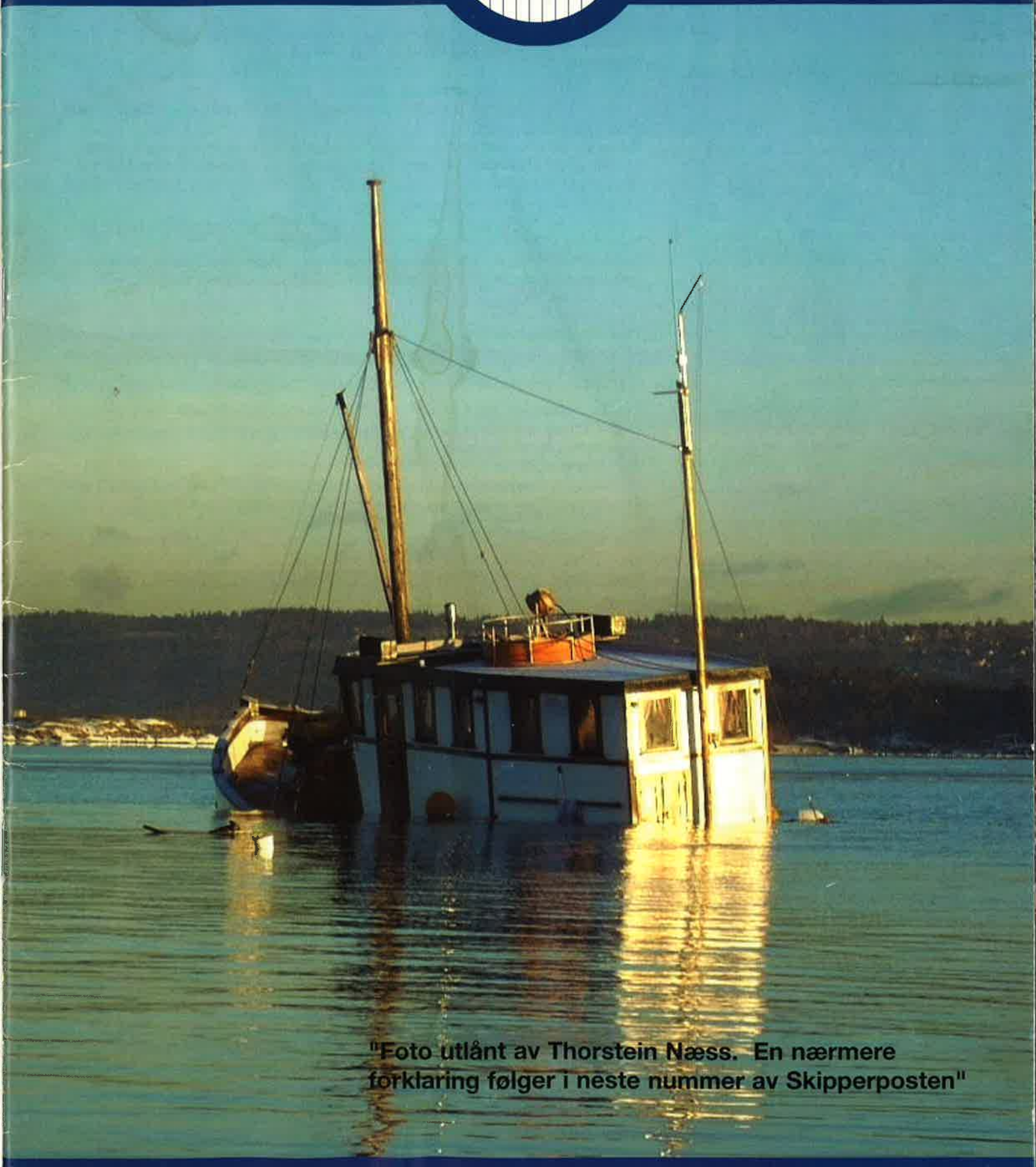
SKIPPER POSTEN

NMSK

Nr. 1 - 2002



"Foto utlånt av Thorstein Næss. En nærmere forklaring følger i neste nummer av Skipperposten"

Tidsskrift for Norsk Motorskøyteklubb



Nå har vi endelig fått oppgradert skipperposten til fullfarge og resultatet ble langt bedre enn det jeg jeg ventet meg.

Vi har satt opp et eget budsjett slik at våre annonsører i hovedsak skal finansiere trykkingen av skipperposten i fremtiden.

Vi har vært i kontakt med 86 potensielle annonsører og 42 av disse skal følges opp for vårnummeret. Vi trenger ca. fem helsider for å kunne være selvfinansiert.

I neste nummer blir det flere artige artikler, og konkrete tilbud på varer og tjenester for våre medlemmer.
Med vennlig hilsen
Kay Ellingsen

Båtmesser og festivaler:

Risør trebåtfestival
2 - 4 august 2002
Kontaktinformasjon Leif Nilsen
E-mail: leif@c2i.net
Tlf. 37 15 14 66,
Eller Jan G.Halvorsen
E-mail: jan.gunnar@bosvik.no
Tlf. 37 15 22 65.

Rogaland Båtmesse
Sandnes Gjestehavn 5-7 april 2002
Tlf. 51 53 25 70

Skudefestivalen 3-7 juli
Tlf. 900 14280 v/J.Rullestad
E-post til Turid Kristiansen
E-mail: staalkri@frisurf.no

Sørlandets båtmesse
9-12 mai 2002 i Arendal

Redaktør: Kay Ellingsen
Hjørungveien 2 A
0375 Oslo
Tlf.: 917 21000
E-mail kontor: kay@kecg.no
www.skipperposten.com

NORSK MOTORSKØYTEKLUBB
Drammensveien 208
0277 Oslo



Formannens hjørne.

NYTTÅRSSTATUS

Klubben har avviklet noen arrangementer i høst.

Ett av dem var høstsamlingen i Håøyabukta
den 21. - 23. september.
De fleste ankom fredag ettermiddag og kveld, men det ankom da en del båter påfølgende dag også.
Til sammen ble det en flåte med 27 medlemsbåter fra 20 til over 60 fot, og bukta var derfor smekkfull.
For en som ikke har vært med på dette før, var det imponerende å se så mange deltakere tilstede, og det arbeid som ble nedlagt for å tilrettelegge lørdags-kveldens middagstreff i messa.
Og det ble en ny opplevelse for en del nye fjes i NMSK.
Krabber av høy kvalitet, kreps, reker, blåskjell m.m. sto på menyen, og måltidet varte i timer utover kvelden, ispedd dans og lokal underholdning.
Loddsalget et stykke ut i natten gikk over all forventning, og jentene forsynte seg grovt av premiene, stort sett rødvin av god årgang, men også det sponsede multimeteret velvilligst gitt av firmaet SWANG på CC-West .

Dagen etter opprant med solgløtt og sene frokoster, og etterhvert satte man kursen hjemover vel fornøyde. Og bare for å ha sagt det: messa ble ryddet og var shipshape, nesten før siste gjest var gått.

Et annet arrangement som det ble blåst liv i høst, var årets SILDEBORD.
Det knyttet seg en viss spenning til forventning / frykt for oppslutningen for dette litt spesielle bordet, dekket med havets sølv.
Det ble gjort en innsats for å markedsføre tilstelningen i forkant, men at styrehuset skulle bli fullt av medlemmer og noen gjester, var ikke ventet.
I overkant av 40 feststemte ble registrert, og det ble minneverdig men sent for en del.

Uten en entusiastisk arrangementkomite, hadde dette ikke vært mulig. TAKK !!

Vi er på nettet , og vil du ha båten din med på klubbens nettsted NMSK.com, må du gi oss som steller med dette skriftlig tillatelse til dette.

Da gjenstår bare å ønske alle et riktig GODT NYTT ÅR !

med hilsen
Frédéric Gay



Fra høstsamlingen

VI MINNER OM:

1. Årsmøte med følgende fest lørdag 9. februar

2. Forslag til årsmøtet sendes styret innen 25. januar.

Historikk på MS "Stella", eks. MS "Haapet"

Type:	Krysser
Lengde:	47,5 fot
Bredde:	16,2 fot
Rigg:	Galeas
Motor:	Wikmann 50 hk, semidiesel
Byggested:	Flekkefjord
Byggeår:	1947
Byggematriale:	Furu på eik



Båten har gått som fiskebåt for Hans og Håkon Nesvåg (rederi).

Båten gikk deretter over til å frakte salt fra Oslo til Bergen fra 1960 til 1970.

Båten ble solgt til privat bruk til en ukjent eier som bare ryddet båten innvendig og brukte den som fritidsbåt.

Restaureringen ble først påbegynt i 1998 da Jo Hansæl kjøpte båten. Han lagt nytt og hevet en stor del av dekket for å få ståhøyde i lasterommet. Ny skansekledning og slipt ned skroget. Innredet lasterommet til en stor salong med bysse og sittegruppe til 4 personer, en dobbelt køye i for-piggen. Bad med dusj og wc.
Ny vanntank på 850 L og septikktank på 850 L.



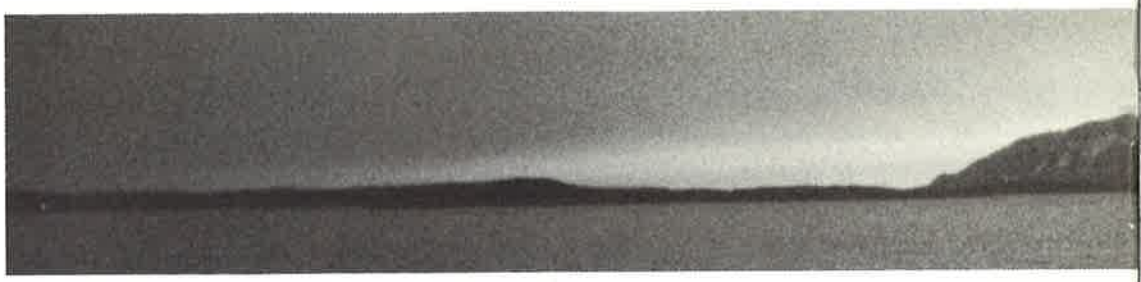
Jeg fant båten på Hovedøya i desember 2000 og kjøpte den 22.12.00. Båten ble liggene på Hovedøya til april da jeg flyttet den til Vippetangen for å fortsette restaureringen. Jeg har revet det gamle styrhuset og bygd nytt, endel større, men beholdt stilen fra det gamle. Satt inn hydraulisk styring. Lagd kjettingbrønn og montert ny vinsj med nytt anker og ny kjetting. Reparert og sveiset dieseltanken. Satt inn fryser og vaskemaskin. Nytt elektrisk anlegg 12v og 230v. Byttet 10 meter med rekkebord og skjøtet 6 rekkestøtter p.g.a råte. Pusset og oljet hele dekket og skroget. En del ting står igjen som f. eks. mer varme før vinteren kommer på alvor, men jeg bor nå i båten på Vippetangen og trives med det.







MED M/S «SEN
FRA TRO



Av Karsten Myhre
(forts. fra forrige nr)

RØST - MYKEN - LOVUND

Vi er i midten av april, Røst er ferdig utforsket, og Alf, Nils og undertegnede finner tiden inne for å forlate Lofoten i slutten av skreisesongen, godt «lastet» med stortorsk for lang tid. Fisk ble spist i alle fasonger i ukene som nå fulgte.

Med «fastlandet» som neste mål, og med Skomvær fyr som aller siste landkjenning aller ytterst i kanskje Norges mest fascinerende og spennende natur, gikk kursen mot syd og en anelse mot øst. Disig vær og storhavet på alle kanter gjorde oss helt avhengige av GPS´n, samt backup på klokke, logg og kompass. Enkelt, men sikkert nok. Vårt mål var Myken fyr, som et naturlig landkjenningspunkt på turens lengste åpne havstykke. Grov sjø, og - som sagt - ingen landkjenning, ga oss ydmykhet for hvilke enorme krefter naturen rår over, og hvor liten vi blir der ute.

En god følelse brer seg nå vi skimter fyret vi ville til, vitende om at nå var mye gjort, og en ny del av turen startet. Vi var på Helgelandskysten på vei til et for meg viktig mål, nemlig Lurøy/Træna, der Senjahav i nesten 20 år trofast hadde pløyd sjøen i et av landets mer værharde områder.

I seg selv en prestasjon. Og ikke mindre ble det litt av en opplevelse å gå i land i «båtens rike», fra den gang hun het dr. Glatved, og var livsnerven i havgapet NV for Sandnessjøen. For meg var dette et av turens absolutte høydepunkter. Ville folk kjenne igjen den gamle doktorbåten? Jeg var spent, men det tok ikke lange tiden før ryktet var kjent, to av gamleskipperne var ombord. Det var virkelig trivelig å høre hva de hadde å fortelle. Overraskende var det at få om noen visste noe særlig om hva som hadde skjedd med båten etter at hun hadde forlatt sitt operasjonsområde. Desto hyggeligere ble det å høre historier om hva båten hadde vært med på, og at gamleskipper fortsatt bedømte henne til å ha vært av de bedre båtene i doktortjenesten, og at det var en glede igjen å være ombord i en båt som forsatt framsto godt vedlikeholdt, og så godt som helt uendret fra sin operative tid. Jeg kan som en kuriositet nevne at telefon og callingsystemet til legerom og pasientrom fortsatt befinner seg urørt og intakt ombord.

Lovund er forøvrig verd et besøk for alle som har anledning. Træna sees majestetisk i synsranden fra Lovund, og ligger langt ute i havgapet. Lovund er også majestetisk der øya rager flere hundre meter over havet. At øya er

JAHAV »
MSØ TIL OSLO



bebodd av driftige mennesker med moderne fiskeforedlingsindustri og annen industri, viste ikke jeg. Mange flotte hus, nydelig utsikt, gjør øya til et klart feriemål for den som ønsker norsk natur på sitt aller beste. Kommer man i tillegg til øya som vi gjorde - midten av april, rekker du kanskje å være der på øyas store dag, nemlig Lundkommerdagen, som er den dagen på året da Lundefuglen kommer inn fra havet i stort antall for å hekke. Dagen feires virkelig. Noen dager på et flott sted som Lovund går så alt for fort. Mye hyggelig prat og oppmerksomhet avsluttes sent på dagen med kurs mot Sandnessjøen og Brønnøysund.

LOVUND - SANDNESSJØEN - BRØNNØYSUND

Turen til Sandnessjøen er ikke av de lengste. Med fint kaldt vårvær viser Helgelandskysten seg fra sin aller fineste side. Etter min oppfatning et av de flotteste øyarkipel på mils avstand (verden spør du meg).

Sandnessjøen ble et kort stopp på veg videre mot Brønnøysund. Her er vi midt i Peter Dass rike. Den som passere her uten å stoppe på Alstadhaug frasier seg en opplevelse. I en vakker vårettermiddag går vi i land på «dampskipskaia» rett under Alstadhaug kirke, med den lave solen inn fra sørvest. Her midt i Norge ble 3. offiserer såpass grepet av stunden at vi foran Peter Dass monumentet med blikket mot sør fant det opportunt å avsynge vår nasjonalsalme av hjertets fulle røst. En utrolig opplevelse.... Men det var ikke tid til bare å drømme.
Dagens mål var Brønnøysund. Et navn (Brønnøysundregistrene) alle i Norge på en eller annen måte må stifter bekjentskap med, og som definitivt har betydd mye for lokalsamfunnet.

Vi ankom Brønnøysund sent påskeaften. Havnemyndigheter hadde åpenbart tatt kvelden, så her var det bare å legge seg til. Tid til en liten fest ble det også. Byen svingte. Dette ble siste natten før Nils måtte forlate oss. Også det en liten milepæl på turen. Men mer enn 30 års vennskap var med det ikke slutt fordi om plikten for ham kalte lenger syd.

Alf og jeg satte kursen videre sydover. Vi var spent på å se hullet i Torghatten. Det ble en liten skuffelse. Man skal se godt, og gå riktig for å få et fullgodt skue av selve hullet, selv om fjellet er helt umiskjennelig.

BRØNNØYSUND - RØRVIK - HITRA

Tross mange år i N-Norge er dette en del av landet, og da særlig den ytre

Forts. s. 6.

del, som jeg kjenner minst. Her har vi både ytre og indre led. Vi valgt for en stor del å gå den ytre, mest fordi vi ville legge lengre strek bak oss, tros til deldels grått og dårlig vær. Kartet gir et bilde at urent farvann som ikke fristet. Det ble dog tid til en liten stopp i Rørvik, som til da for meg stort sett hadde vært et sted nevnt i værmeldingen, men som viste seg å ha en flott havn, en fin sørvestlig beliggenhet.
Noen «Falcon Crest» hus kneiser ut mot vesthavgapet sør for byen, et forvarsel om noe vi skulle se mer av på vår vei videre sørover. Synlige og ikke alltid like gledelige bevis på at nyrikdommen har nådd andre steder enn bare til Holmenkollen, Nesøya og Aker Brygge.....

Vi hadde Hitra som mål for denne etappen, vel vitende om at det ville vi ikke klare på en dag. Vi bestemte oss tidlig for at etappen måtte tas i to drag, og at vi for første gang skulle gå til et «ikke sted», dvs finne en plass i le for den sterke vinden og legge oss for anker. Det ble en ny erfaring. Alle som har kommet fra vest til f.eks. Koster en sen kveldstund vet hva jeg snakker om. Landet som på kartet gir mange innganger, ser kort og godt ut som en svart vegg. Her i høy sjø, mye bråtter og skjær, ja her skal vi ta oss inn for å finne le for natten.

Med «Rakkebåer» på flere kanter tar vi oss inn i smult farvann like nord for Fosen, og kartet forteller oss at nå er vi på et sted som heter Brekstad. Idyllisk, selv om vi fikk nok med å prøve ut Senjahavs to ankre på ordentlig. Tross kuling, og noe sjø, natten på svai i ukjent lende, ble enda en liten ny opplevelse.

Men vi skulle videre, og Alf var ikke snauere enn å iverksette purring allerede kl 0530. Hitra var neste mål. For to tilårskomne offiserer var det artig å gå nær land rundt Agdenes fort. Ett av de mange fort som ikke lenger er operativt, men som gjennom årene har krevd mange timer vakt og trening for mang en norsk soldat og offiser. Som en parentes bemerket: da tyskerne forlot Norge etter krigen, befant det seg neste 400 fort langs norskekysten. Etter krigen har vi siden drevet ca 40 på det meste, til nå da de aller siste fort for alltid går over i historien om en svunnen militær tid. Milliarder av kroner ligger nedgravd i fjellene lang hele norskekysten...

Hitra neste: For et område! Hitra - Frøya - Smøla. - også dette ukjent land, men kjente navn. Virkelig nok et øyrike som bare må oppleves. Og igjen, tross sin nærhet av hverandre, øyer av helt ulik karakter, fra det flateste flate til de villeste fjellmassiv. Alf hadde meldt sin venn Jens om vårt komme. Og hvilken venn og hvilken mottagelse!!

Gift med sin amerikanske Emmy, har han naturalisert seg fullstendig i en liten avsides fjord på Hitra, der de begge har funnet sin livsrytme i pakt med naturen på en måte jeg knapt trodde var mulig. Deres liv og gjerning der i vel 20 år er verd en bok alene. Men at det gjennom så mange år går an å leve til de grader på og i naturen hadde jeg som sagt, knapt trodd. Noen fine og hyggelige dager som Emmys gjester gjorde godt. Tross nok av vann og dusj i Senjahav, var det en ny opplevelse å dusje i vann kokt i stamp over vedovn og det hele. Alt ble gjort for at vi to langveisfarere skulle føle oss vel, noe vi vitterlig gjorde. Nesten vemodig å forlate gjestfriheten selv, men videre måtte vi jo. Jeg ble veldig fasinert av farvannene på yttersiden av Hitra.
Kan bare tenke meg hvordan stedet kan oppleves i solrenningen en fin sommerdag...

HITRA - KRISTIANSUND - HÅHOLMEN

Fra Emmy og Jens rike gikk ferden sydvestover mot Kristiansund. Byen er fascinerende, preget som den er av sjøen og fiske. Før dette hadde vi avlagt et gammelt lite fiskevær (navnet husker jeg dessverre ikke) et besøk, der Norges «nye» type fiskevær framsto i all sin prakt med hotellrom, pub, bar og ellers det som tenkes kan. Alt langt ute i havet, der båt var ene og alene framkomstmiddel.
Stoppet i Kristiansund ble kortvarig. Vi ville fortsette vår tradisjon om å unngå byer. Det var vi glade for. Fikk i stedet anledning til å oppleve atlanterhavs-

vegen fra sjøsiden, samt myriaden av holmer og skjær i Ragnar Thorseths rike. Håholmen - hans barndomshjem - omgjort til kurs og konferansesenter av første klasse, ble vårt neste overnattingssted. Grunnet påske var vi helt alene på stedet. I ettertid angrer jeg at vi ikke tok turen til Runde og Grip. Dette er steder vel verd å avlegge et besøk etter det jeg kan forstå.

HÅHOLMEN - ÅLESUND - STADT - MÅLØY

Turens kanskje hardeste etappe hva vær og tid angikk. Grytidlig avmarsj fra Håholmen i liten kuling bar bud om en krevende etappe. Til Ålesund grei marsj, men derfra på yttersiden av Hareidlandet ned mot Fosnavåg bar bud om at Stadthavet ville bli en utfordring. Heldigvis ble den sterke kuling av kort varighet, og med størst virkning langs fjorden. Likevel ble Fosnavåg på en måte en redning for noen timer. Fosnavåg er på en måte siste stopp før du runder Stadt i fra nord. «Byen» ligger vakkert til i god le for sydvesten. Den er i tillegg koselig, og vel verd noen dager.

For oss ble det noen timer. Men de var til gjengjeld vel verd det. Vinden spaknet, og det ble nesten en parademarsj rundt beryktede Stadt. Jeg må innrømme at dette var det området jeg hadde mest respekt for. Tross kort avstand er det lite som beskytter om uhellet skulle være ute akkurat der. Uhell ble det heldigvis ikke, snarere nok en opplevelse av vilt landskap i storslått natur.

Innseilingen til Måløy er en fin tur. Slitne var vi da vi kom dit i mørket klokken 2400. Likevel - tid til en liten øl før vi sluknet ble det på en av stedets lokale puber. Alf var da, som så mange ganger tidligere, i store diskusjoner om geografi, vær og vind og ellers ting vi hadde mindre greie på.

MÅLØY - FLORØ - BERGEN

Jeg nevnte storslåtte hus. Måløy er åpenbart fiskebaronenes rike. Et utrolig driftig samfunn der alt dreier seg om fisk. Villaene kneiser formelig fra hver topp der sol og utsikt tilsier at her bør millionene plasseres.
En deilig morgen med blå himmel og vesentlig mildere vær enn det vi tidligere hadde hatt, bar bud om nok en flott dag i enda et stykke nydelig norsk natur. Det ble en paradedag av de sjeldne i leia forbi Florø til Bergen. Her gjorde vi flere avstikkere, og kunne såmenn brukt vesentlig lengre tid. Det anbefales på det sterkeste. Hele skjærgården ned mot Bergen er stappfull av streder og sund, samt steder vel verdt et besøk. Landets langste fjord passerte vi uten å merke synderlig til det. Vet man det ikke, passeres innløpet til den 200 km lange Sognefjorden uten i det hele tatt å merke det. Ellers kan nok andre enn meg skrive mer om øygarden nord for Bergen. Men å oppleve turen i nydelig vårvær, med møtende fugleflokker i plog på veg nordover, er bare en opplevelse. År kan brukes i dette området, uten å besøke samme stedet.

Bergen ble byen vi ville besøke. Mange bekjentskaper og venner gjorde dette naturlig. Bergen er en fin by å besøke fra sjøsiden. Kanal 12 til Havnevesenet ga en fin følelse av å være velkommen, og det til en rimelig pris (kr 82.- pr. døgn). Dette var bra, og kanskje eksempel til etterfølgelse for andre!

Det skulle være unødvendig å nevne at Bergen har det meste av alt. Er du i tillegg så heldig at du opplever byen som vi gjorde, i nydelig vårvær, ja da har du det meste. Byen viste seg på alle måter fra sin beste side i de dagene vi var der.

BERGEN - HAUGESUND - STAVANGER, EGERSUND - LYNGØR - STAVERN - OSLO

(forts. neste nr.)



M/S «SENJAHAV» ved kai i Lysakerelva

STYRET I
NORSK MOTORSKØYTEKLUBB:

Formann:	Frédéric Gay
	Postboks 145
	1325 Lysaker
Mobil tlf.:	920 20 708
E-post:	fgay@online.no
Båtnavn:	M/K DOLPHIN

Styremedlem:	Kay Ellingsen
	Hjørungveien 2A
	0375 Oslo
Mobil tlf.:	917 21 000
E-post:	kay@kecg.no
Båtnavn:	M/S VENDI

Styremedlem:	Ole Malmsten
	Cort Adlersgt 35
	0251 Oslo
Mobil tlf.:	920 54 184 / 942 46 210
E-post:	omalmste@online.no
Båtnavn:	M/K SIBELLA

Styremedlem:	Karsten Myhre
	Wesselsgate 16
	0165 Oslo
Mobil tlf.:	905 24 465
E-post:	karstenmyhre@hotmail.com
Båtnavn:	M/K SENJAHAV

Styremedlem:	Nils-Petter Rasmussen
	Kjelsåsveien 111 B
	0491 Oslo
Mobil tlf.:	916 83 265
Båtnavn:	M/S BORGHILD

Kasserer:	Erik Roede
	Postboks 358
	1379 Nesbru
Mobil tlf.:	913 14 232
E-post:	erik@roede.no
Båtnavn:	M/K STAAL

HOVEDØYA

Av Anton

Hyggelig å få skipperposten igjen. Ros til det nye styret for at skipperposten er oppe og går igjen.

Ris til alle historikere som skriver om Hovedøya. Ikke for gammel historie, botanikk osv,. Det er OK, men for at samtidshistorie tydeligvis ikke er det sterkeste feltet.



Brakkene på Hovedøya ble ikke revet i 1952
Et av bevisene på dette er bilder f.eks. i fra 17. mai - toget i 1961 som dere ser. Ellers kjenner jeg godt , og har bilde av Hovedøyamesteren på ski i 1960.

I 1952 var øya militært område, og da var begge båtforeningene inngjerdet på øyasiden, og begge hadde egen fergebrygge. Revierhavna hadde også egne ferger som gikk kun om sommeren. Arbeidernes Båtforening brygge ble anløpt av Hovedøyfergene når det var folk med som skulle dit.

Jernbanens Båtforening og Akerselva Båtforening kom først til Hovedøya senere, da Akerselva ble lagt i rør.

Ellers var også området Nordøst på øya inngjerdet som et kommunalt område. Den gamle karantenestasjonen lå bl. a. her. Da sto det igjen 3 hus som var bebodd av sivile. Samme året, altså i 1952, ble øya overtatt av Oslo Kommune, og gjerdene mot karantene-stasjonen ble fjernet. Gjerdet rundt Båtforeningene ble stående, noe de fortsatt gjør. Bukser & Bjergningskompaniets område var også inngjerdet.

Brakkene ble stående og 90 militære familier ble boende. Etter hvert som naturlig fraflytting gjorde seg gjeldende, ble en og en brakke revet. Da jeg flyttet til Hovedøya i 1953 sto det 15 brakker der ute. En var bryggerhus og festlokale (bygdelokalet mitt i Oslo var som dere forstår her), en annen var koksbrakka og uteboder. En ble brukt som lager og uthus, en var butikk, og denne ble senere nåvÊrende Klosterkroa.

11 brakker var bebodd med 6 familier i hver. Bostandarden i brakken på Hovedøya var svært bra. Her var varmt vann, vannklosett og dusj i hver leilighet. Husleien var kr 35,- pr mnd, stigende til kr 45,- utpå 60-tallet.

Da vi som bodde på Hovedøya så hvordan bostandarden var i Oslo f.eks. på Sagene, Vika, Skippergata, Vaterland, osv., skjønte vi aldri hvorfor brakkene ble revet.

Mest sannsynlig bunnet dette nok i hatet som under krigen hadde bygget seg opp mot tyskere og det som minnet om dem. I tillegg til det jeg nå har nevt, sto det også igjen grunnmuren av 2 brakker. Disse var gjengrodde, og stammet sannsynligvis fra rett etter frigjøringen. Første brakken som ble revet etter at kommunen overtok var altså i 1953/54. I denne var det posthus og butikk i tillegg til de som bodde i brakka. Butikken ble flyttet opp til Klosteret. Posthuset ble nedlagt samtidig. Dette var den eneste brakke som hadde kjeller. Her var det nedgang til de underjordiske gangene som faktisk går rundt hele øya, noe jeg tror ikke mange i dag er klar over. Hele Hovedøya er som en sveitserost, og nedgangen finnes den dag i dag!

Da de som hadde kjøpt brakka for riving hadde fått med seg det de hadde bruk for, tente de på restene. Dette ble litt av et fyrverkeri. Det lå haugevis med ammunisjon igjen under gulvene i kjelleren. Denne måten hadde vel neppe blitt akseptert i dag!?

Nå vil sikkert de av dere som er gode i hoderegning si at 11 brakker x 6 familier, blir 66 familier.

I tillegg finner vi imidlertid følgende fordeling av de øvrige familiene:

• Lavettbyggningne med 2 etasjer småleiligheter	med 20 familier
• Tussebo - tømmerhus, tomannsbolig	′ 2 ′
• Karantenestasjonen (3 hus)	′ 3 ′
• Villa oppført for Bukser&Bjergning	′ 1 ′
• Villa mot Rådhuset	′ 1 ′
• Kommandantboligen	′ 3 ′
• Villa mellom Klosterkroa og Lavetten	′ 1
• Huset ved Klosteret	′ 1 ′
• Vaktmestergården	′ 1 ′
= Småbruk v/offiserstanda (mot Bleikøya)	

Totalt bodde det altså på det meste hele 450 personer på Hovedøya

I alle årene vi bodde på øya var det mange planer om hva øya skulle brukes til. Blant flere forslag var fornøyelsespark med bro over til øya. Etter mye fram og tilbake ble det endelig til at området skulle vÊre et naturreservat, og at alle derved måtte flytte. Etter vår mening var dette selvsagt leit. Uten tvil tok vi som bodde der godt vare på øya som i virkeligheten var vår stolthet.

Etter fine år på Hovedøya ble det også min families tur til å flytte. Dette skjedde i 1965 som den nest siste av alle familiene.

Som dere forstår kunne jeg fortalt mye mer om øya. Av plasshensyn stopper jeg her i første omgang, for så forhåpentlig å komme igjen i senere nummer.





Første tur med GPS ombord:

Nyttig også for begynnere

Er du blant dem som møter årets båtsesong med nyinnkjøpt GPS? Eller vurderer du å kjøpe en, på terskelen til sommerturen? Med visse basiskunnskaper i navigasjon lærer man seg lett å bruke dette fantastiske hjelpemiddelet. Vi har spurt noen eksperter om nytten de mener du kan ha av en GPS.

TEKST OG FOTO: **ATLE KNUTSEN**

En av de mest grunnleggende forutsetninger for en trygg seilas, er at man vet hvor man befinner seg. Navigasjon er nøkkelordet, og i uminnelige tider har man kommet et godt stykke vei dersom man behersker kart, linjal, passer og kompass. Da amerikanerne friga sitt militære navigasjonssystem GPS (Global Positioning System) tidlig på 1990-tallet til sivilt bruk, fikk vi båtbrukere et unikt og brukervennlig navigasjonshjelpemiddel anvendbart både til lands og til vanns. GPS finner veien ombord i stadig flere fritidsbåter, og mange har ganske sikkert gått til innkjøp av sin første GPS i forkant av årets sesong.

GPS er i utgangspunktet et tredimensjonalt posisjoneringssystem beregnet for alle typer brukere og ikke forbeholdt maritim bruk. Dette innebærer at mottakeren må konfigureres for maritim bruk, såsom fart (i knop), kurs (i grader) og posisjon (i grader - minutter - og desimalminutter). Dette gjøres enkelt ved å definere GPS-mottakerens arbeidsområde til nautiske måleenheter.

HVA KJØPER DU?

– Det er vanskelig å gi generelle råd i forhold til hvilket GPS-merke man bør velge, men enkelte GPS'er er mer brukervennlige og har et mer håndterbart menysystem enn andre. Personlig er jeg godt fornøyd med Garmin GPS 48 som har en grei menyoppbygging. Velg en GPS med norske menyer og sørg for at den har norsk brukerhåndbok. Håndbøker på andre språk inneholder navigasjonsfaglige uttrykk som kan by på vanskeligheter, sier Frédéric Gay, tidligere politimann med bred maritim utdanning og bakgrunn. Han underviser i dag nye og gamle båteiere i navigasjon til Båtførerprøven og Dekksoffisersertifikat klasse D5L (fritidsbåtskippersertifikat).

– Mange, særlig folk med mindre båter, velger en håndholdt utgave. Man kan selvsagt kjøpe større og stasjonære apparater, noe som kan være å anbefale i større båter, men i prinsippet inneholder et håndholdt apparat alt du trenger. Kjøper du en håndholdt GPS, må du være oppmerksom på at den krever fri sikt til himmelen for kunne hente ned satellittsignalene. Har du hardtopp eller lukket styrhus bør du vurdere en utvendig antenne. Du bør også vurdere å koble apparatet til en ekstern strømkilde. Overgangskabel bør følge med når du kjøper GPS'n.

– GPS'n gir deg i utgangspunktet din posisjon. Denne kan igjen brukes til to ting: Oppgi hvor man befinner seg når man er i nød.

Koordinatene kan settes ut i et sjøkart – en ferdighet som alle sjøfarende bør beherske – og dermed fortelle deg hvor du er med en feilmargin på 20 meter eller bedre, selv om du ikke kan se land, forteller Gay.

PRAKTISK BRUK

– Jeg pleier å si at det første man bør finne på GPS'n, er den røde knappen og skru den på. Trykk deg gjerne gjennom alle menyene. Det er ikke mulig å ødelegge oppsettet. Når du har sjekket at posisjonen vises i formatet lengde og bredde (grader og minutter), har du et nyttig hjelpemiddel som forteller deg hvilken posisjon du har, fart over grunn, samt din rettvisende kurs (dersom du har valgt dette i menyen. GPS'n kan også vise magnetisk kurs). En GPS vil videre gi deg nøyaktig informasjon om tid (UTC, tidligere GMT, eller lokaltid), forteller Lars Grande hos elektronikkforhandleren BelaMarin i Moss.

– Når du har funnet posisjonen og skal sette den ut i kartet, er det viktig at du vet hvilket datum (referansesystem) kartet har. I dag kan man støte på flere typer i norske kart. Det vanligste og nyeste datumet er WGS 84. De "halvgamle" kartene har formatet Europeisk Datum 1950, (ED 50) mens det eldste datumet heter Norsk Utjevnet Gradnett (NGO) og ble publisert i perioden 1880 til 1920. Et datum er, meget grovt definert, "det sted man begynte å måle fra". GPS'en mottar i utgangspunktet datumet WGS 84. Seiler man i et kart med et annet datum, må dette legges inn som korreksjon via menyen. Posisjonen blir da korrigert i forhold til det aktuelle datum.

VEIPUNKTER

– En GPS forteller deg bare hva du vil at den skal fortelle. Når du har fått den til å vise deg posisjon, fart, tid og kurs, vil det være veldig nyttig å kunne legge inn opptil 1.000 veipunkter (engelsk waypoint) som igjen kan utgjøre en seilingsrute. Dette forutsetter imidlertid at man kan bruke et sjøkart og at man kan sette ut to koordinater i kartet. Ingen heksekunst, men operasjonen krever ytterst stor nøyaktighet og er noe alle som skal ut i båt bør kunne.



VEIPUNKTER: En av GPS'ns mange nyttige funksjoner.

Etter at du ved hjelp av parallellforskyver og stikkpasser har funnet et punkt, kan du ved å gå inn via hovedmenyen lagre dette koordinatet og gi det navn. Når du har definert en seilingsrute på denne måten, kan du lagre den som en navngitt rute, for eksempel "Kragerø – Lyngør". Når du aktiverer GPS'n til å følge denne ruten (krever et par tastetrykk), vil du hele tiden få informasjon om hvor langt det er igjen til neste veipunkt i tid (målt i forhold til farten din) og i avstand. Når du har passert punktet, oppdateres umiddelbart displayet med opplysninger om ny kurs til neste veipunkt.



KART OG LINJAL: – GPS'n er et supplement til tradisjonelle hjelpemidler, forteller Frédéric Gay.

Alle ruter kan ved retur reverseres slik at ankomstposisjon blir avgangsposisjon. GPS'n har en nyttig alarmfunksjon som gir melding når du nærmer deg veipunktet. Samme type alarm kan aktiveres ved ankring, hvor avdrift fra ankerplassen vil utløse alarmen. Alarmer må aktiveres med brukerdefinert avvik, avslutter Frédéric Gay.

Artikkelen er utlånt av Båtmagasinet.

Unn deg noen fargerike båtopplevelser hver måned



MINITEST: White Shark 225 Club
En robust bruksbåt med meget gode kjøreegenskaper



I salg fra 14. november

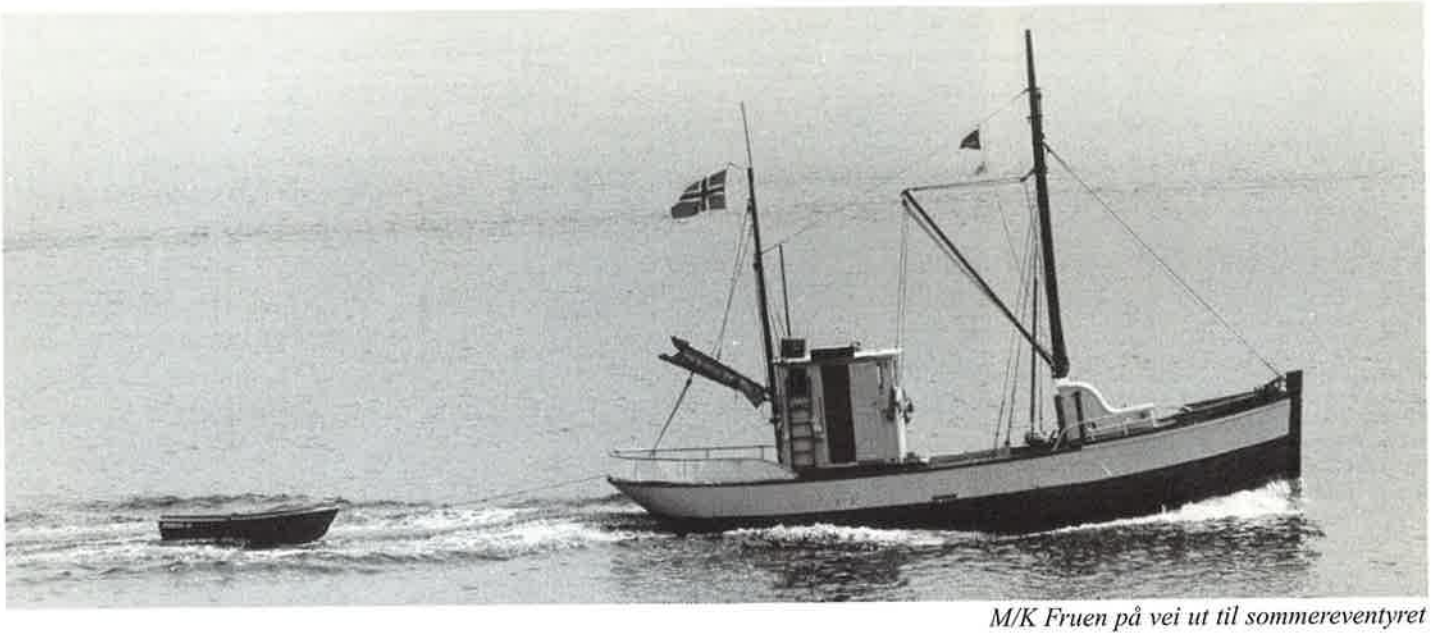
...med Båtmagasinet varer motorbåtsesongen hele året!



MINITEST: Buster Magnum
Med nytt design og fremragende sjøegenskaper



I salg fra 12. desember



M/K Fruen på vei ut til sommereventyret

VÅRSAMLING MED FORVIKLINGER.

Dette hendte for mange år siden.

Det var en lørdag, det var strålende vær, lettskyet, stille. Jeg skulle til vårsamlingen på Husbergøya, et sted vi ikke hadde hatt samling før, men som så fristende ut på kartet. Kort vei fra vår bryggeplass var det også. Denne gangen var jeg alene om bord, familien var opptatt på andre kanter.

Det skulle være en konkurranse på samlingen, og alle skulle få premie. Alle måtte derfor ta med en ting som kunne passe både for liten og stor. Vi kjøpte en glasskrukke med tett lokk, den kunne brukes både til mel og kaffe og andre saker, og den kunne brukes til sneglehus, blåskjellskall, vakre småstener eller andre hemmeligheter.

Var litt sent ute, de fleste hadde dradd utover. Bare Arne på Palmen var like sent ute som Fruen. Arne hadde hatt litt problemer med styrekjettingen, og vi ble enige om å dra sammen utover. Det blir litt mer trygghetsfølelse å være to båter sammen.

I det vi passerte Huk, ruste min motor opp. Jeg forsto med en gang hva det var, hadde hatt dette før. Det var dempe-platen som hadde røket. Det var bare å innse at der lå jeg uten propellkraft. Arne ble tilvinket, han kom langs siden. Vi ble enige om at han skulle slepe meg ut til samlingen, trist ville det være å ikke bli med på en vårsamling.

Det gikk fint utover i det rolige været. Ved Husbergøya lå en rekke båter side ved side utover, et flott syn. Men akkurat da vi skulle legge til, kom vinden. En skikkelig kraftig vind. Den fikk Fruen til å drive for langt innover mot båtrekken. Det er utrolig hvor hjelpeløs man er uten motorkraft, og med så lite fart at roret ikke gir noen virkning. Fruen drev rett mot langsiden av skøyterekken, jeg så bare en skog av akterender og ror som syntes å komme midt mot meg. I virkeligheten var det jo jeg som drev mot dem. Situasjonen ble oppfattet, folk og fendere dukket opp, katastrofen ble stort sett avverget. Men jeg måtte jo utover for å komme på plass i raden av båter. Det gikk det også, med rop og smil og med en synlig nervøs Bjørn på Signe. Han hadde pusset og stelt Signe for å vise frem sin flotte skute nedover på sørlands-ferie.

Omsider lå vi pent langs Signe, og alt så ut til å være herlighet og glede. Men denne vemmelige vinden sto rett på, og ble sterkere. Bryggen vi lå ved var ikke nettopp førsteklasses, og den innerste båten ble mer eller mindre presset mot og innunder bryggen. Vi måtte flytte alle sammen! Og Fruen lå ytterst og måtte flytte ut først - uten propellkraft!

Da dukket Havlys Senior opp, og Dick tilbød seg å slepe meg tilbake til båthavna. Situasjonen var reddet! Slepetau kom på plass, og fortøyninger kastet. I det Fruen seg ut av samlingen hoppet Knut ombord. «Det er for galt at du skal være alene ombord nå, kanskje kan du trenge en hånd». Knut er alltid den blide hjelpsomme!
Det var en deilig følelse å bli slept. Stille og fredelig uten motordur.

Vi har en automatisk lensepumpe på Fruen. Når vannet stiger setter den igang, og en liten rød lampe i styrhuset forteller at nå jobber den. Det er ikke uvant, særlig første tur om våren gir en del lekkasje. Men lampen slukket ikke igjen som den pleier. Ned for å se på forholdene - det var mer enn normal vannstand i maskinrommet. En tur forut viste at vannet fosset opp gjennom dørkbordene, dette hadde aldri skjedd før. Start motoren sa Knut, så slipper du ikke opp for strøm til pumpen! Motoren ble startet, nå var det så mye vann at svinghjulet fikk laget en skikkelig sprut i hele maskinrommet!

Vi hadde også en motorpumpe ombord i Fruen, en liten totakter med fenomenal pumpekapasitet. Den ble funnet frem. Men etter en uvirksom vinter hadde den problemer med å starte. Hvor var startgassen? På plass! Motoren startet. men ristet slik at forgasseren løsnet og falt av. På med den igjen! Så falt lokket til bensintanken av, men det var jo ikke så farlig. Sugeslangen ble sluppet ned i maskinrommet og i alt vannet, men den virket ikke! Selvfølgelig, sugeslangen må jo først fylles med vann før pumpen suger. Opp med sugeslangen igjen. Da var jeg blitt passe tørr i kjeften, så for meg Fruen i vertikal fart. Det var herlig å ha Knut ombord med sin fornuftige ro.

Vi var da kommet nesten inn til havna, og Dick som var uvitende om våre problemer, saknet farten. Da kom det et gledens rop fra Knut, vannstanden sank. Like etter var den normal og lensepumpen tok seg en hvil, den røde lampen sluknet! Et herlig øyeblikk.

Selvfølgelig var det slepingen som hadde trukket baugen lenger ned enn normalt og sjøen nådde områder på skutesiden som var uttørket i løpet av vinteropplaget, og vannet hadde strømmet inn.
Nå var vi like ved båtplassen, og Fruen seg innover. For å stoppe oss la Dick sin båt på tvers foran oss. Fruen braket inn i Havlys og jeg kunne høre en rekke som knakk. Dick var like rolig, med et smil sa han at dette var ikke så lur måte å stoppe en skute på, og at skaden var ikke så stor!
Alexander fra Havlys dro ut i jolla for å dra i land et tau, slik at vi kunne trekke oss inn mellom moringstolpene.
Tauet var naturligvis for kort. Men ved forenede anstrengelser fra Alexander og en gjeng hyggelige folk på brygga kom vi oss omsider på plass i «båsen».

Det var deilig å ligge på plass igjen. Med tanke på at det er veldig hyggelig og betryggende å ha gode venner i NMSK i nærheten når det er behov for hjelp.

Vi har nå montert inn en elektrisk lensepumpe nr. 2, og vi prøver å huske å teste motorpumpen før hver båttur!

Og glasskrukken, den står hjemme i kjøleskapet med deilige nyrørte tyttebær.

Bjarne på Fruen.

Norsk Motorskøyteklubb vil informere om at vi innleder et samarbeid med butikken

TREBÅTEN

som ligger på Vinterbro.

I skipshandelen representerer de norske og utenlandske grossister for tradisjonelt maritimt utstyr, og kan skaffe det meste på kort varsel. I hyllene finner du det du trenger til vanlig stell og vedlikehold av båten din. Alt fra båtspiker, kobberklink, kaldklipt spiker, bronse og messingbeslag, trekkfastolje og tjære, bøker om båtlivet og båtstell, kart, ankere, fendere og annet maritimt utstyr.

Kvalitetstau fra Roblon og Liros. Godt verktøy fra Hitachi og Kongsberg.

TREBÅTENS EPOXSYLIM, Aeropoxy er spesielt utviklet for liming av trebåtkonstruksjoner.
I tillegg importerer de det tradisjonelle limet Aerolite 306 som er særlig velegnet for liming av eik.

Du finner **TREBÅTEN** på Nesset innerst i Bunnefjorden, et par mil sør for Oslo. God adkomst til lands og til vanns. Åpningstidene er mandag-fredag kl. 10 - 17, lørdager 10-14. (lørdagsstengt oktober-april.)
Du kan bestille varer via fax eller e-post, og de sender varer over hele landet. Porto og opptaksgebyr kommer da i tillegg.

Adresse er: **TREBÅTEN**, Nessetveien 75, 1407 Vinterbro,
Tlf. 64 94 58 88 • Fax. 64 94 57 88

post@trebåten.no
www.trebåten.no

LIFEBOOK C



LIFEBOOK C 6637

Legger du vekt på fleksibilitet og mobilitet ?
Så velg en LIFEBOOK fra Fujitsu Siemens Computers. Hver eneste LIFEBOOK kombinerer lav vekt, bruker-vennlighet og total funksjonalitet. De er som skapt til forretningsfolk på farten. Dessuten behøver du ikke å gå på kompromiss med yteevnen. En LIFEBOOK byr på state-of-the art prosessorer og grafikkort samt de siste nye fasiliteter innenfor sikkerhet. Alt sammen pakket inn i et elegant design.



- Intel Pentium III 1 GHz prosessor
- 14,1" TFT XGA skjerm
- 128 MB SDRAM
- 20 GB HDD
- 12 MB videominne
- DVD
- Diskettstasjon
- LAN / Modem
- TV ut
- WinME / 98, Word & Works
- 3 års garanti
- Best. Nr.: SNP:NOR-11N

Netto medlemspris – Kr. 13 900,- eks. mva.

Tilbudet gjelder t.o.m. 1. februar 2002.
Det tas forbehold om feil eller endringer i pris, leveringsmulighet og tekniske spesifikasjoner. Alle maskin- og programvarenavn som er benyttet er merkenavn og/eller varemerker tilhørende respektive eiere.
Se artikkel side 10-11 der Lifebook C benyttes.

FUJITSU COMPUTERS SIEMENS

Data og Sånt
Tulipanveien 19
2034 Holter
Tlf.: 90 16 99 33

KE

ke consult gruppen as

Vil du dele vår visjon ?

- **Verdiskapning gjennom den intelektuelle kapital.**

Vårt spesialområde er bredt. KE Consult Gruppen AS samarbeider med menneskelige ressurser og vi ser det som vår fremste oppgave å utvinne, utvikle og foredle de personlige egenskapene hvert enkelt menneske har til å oppnå bedre resultater. Sammen med våre samarbeidspartnere skreddersyr vi kursprogrammer som fokuserer på vekst, omstilling og faglig kompetanse.

Programmer innenfor områdene:

- Salgsledelse, saslgstreneing og servicekvalitet
- Omstillingsprosesser, personalutvikling og karriereendring
- Fagopplæring og yrkesteori

Vekst og organisasjonsutvikling:

- Å lede og arbeide i team
- Adferdsprofil
- Rekruttering
- Salg og service
- Management for hire

Omstilling:

- Karriereendring
- Personalutvikling
- Førtidspensjonsløsninger AFP
- Nedbemanning
- Outplacemant

ke consult gruppen as

Oslo: Gjerdrumsvei 12 A , 0484 Oslo. Tlf.: 2409 3700. Faks: 2409 3701. E-post: kay@kecg.no
www.omstilling.no

Hovedsponsor for Norsk Motorskøyteklubb

DOLPHIN



MARITIME KURS OG TJENESTER

I SAMARBEID MED

LYSAKER KURSSENTER

Vi arrangerer følgende maritime kurs i år 2001:

- **Båtførerprøven** over 6 kvelder á 3 timer for kr. 1400.-
- **VHF maritim radiotelefoni** over 5 kvelder for kr. 1250.-
- **Fritidsbåtskipper** for førere av større fritidsbåter (over 15 meter)
  Kurset egner seg også for langturseilere.
  Kurset går over 2 kvelder i uken i ca. 3 mnd. Pris kr. 6500.-
- **Førstehjelp** over 3 kvelder til kr. 850.-
- **SSB kurs (generelt radiotelefonisertifikat) langdistanseradio**
- **ASTRO kurs for utvidet fartsområde til ubegrenset for D 5 I** (kr. 1900.-)
- **Motorkurs** (1 kveld med spisskompotent instruktør for selvhjelp
  ved motortrøbbel. Pris kr. 400.-)

TA KONTAKT PÅ TLF.: 920 20 708

eller på e-post:

fgay@online.no

Arimar redningsflåter.

RORC- For internasjonalt farvann

RORC For internationalt farvann	Veiledende pris inkl. MVA	Pris til medlemmer NMSK
4 personer	kr. 13.300	kr. 11.300
6 personer	kr. 15.500	kr. 13.100
8 personer	kr. 17.700	kr. 14.900
10 personer	kr. 19.000	kr. 16.000

RORC flåtene er laget spesielt for bruk i internationalt farvann og kreves ofte i forbindelse med større regattaer. Leveres med kraftig reflekstape på teltet, leider, termisk isolert dørk, drivanker, kasteline, kniv som flyter, padleårer, 2 svamper, lommelykt, ekstra batterier, ekstra lyspære, fløyte, 3 nødbluss, lappesaker, førstehjelp sett og sjøsyketabletter.

Vi har også SOLAS godkjente flåter som kreves i forbindelse med chartertrafikk.



Spesialtilbud til NMSK medlemmer:
50 % rabatt på
Arimar automatisk oppblåsbare redningsvester, 150 N
Veil. pris kr. 1400.- inkl. MVA – Nå kr. 700.-

Båtsmann båt og utstyr AS

Billingstadsletta 46, 1396 Billingstad

Tlf.: 66 85 55 90 – www.batsmann.no

Viken Vedlikehold

– et nytt alternativ til deg som trenger å pusse opp båten

Viken Vedlikehold utfører:

Renovering • innvendig og utvendig

Ombygging • styrhus, rekkverk, dekk

Innredning.

Fagkunnskap, rask levering og fornuftige priser gjør oss til et attraktivt valg for deg som ønsker å utbedre båten.

Ring for gratis prisoverslag. Du vil bli hyggelig overrasket!

For nærmere informasjon ta kontakt med:
Viken Vedlikehold
v/Piotr Stasiuk
Tlf.: 41 02 07 95
Faks: 64 93 60 35
E-post: vikenps@hotmail.com

NORSK MOTORSKØYTEKLUBB NMSK

NMSK *er en landsdekkende forening, hvor medlemskapet er knyttet opp mot båten. Denne må være et dekket fartøy på minst 35`.*

Det er også mulig å være interessemedlem med eller uten båt. Interessemedlemmer har de samme rettigheter som aktive medlemmer, men har ikke stemmerett og kan ikke velges inn i styret.

Våre medlemsbåter er hovedsakelig gamle trebåter, som regel pensjonerte bruksbåter slik som fiskebåter, fraktefartøyer, losbåter og redningsskøyter, men også lystfartøyer.

Vi er ikke primært opptatt av at båten skal tilbake til sin opprinnelige stand. Det viktigste ere at båten tilfredsstiller eierens ønsker og behov. Men båten skal være sjøsikker og velstelt.

- Båter som er medlem fører NMSKs medlemsvimpel.
- Vi bruker felles VHF-kanal.
- Vi samles på fjorden så lenge været tillater det.
- Vi har regelmessige medlemsmøter og arrangementer.
- Vi har vårt eget medlemsblad "Skipperposten".
- Vi har eget "klubbhus" som benyttes til møter og samlinger.
- Vi støtter redningsselskapet økonomisk og på andre måter.
- Vi er opptatt av sjøfartsmuseets arbeid, og er medlem av Forbundet Kysten.
- Vi er opptatt av å lage et godt miljø for alle som ferdes på sjøen.
- Vi ønsker å opprettholde gode sjøtradisjoner.
- Vi forsøker å skaffe våre medlemmer gunstige innkjøpsavtaler fra forskjellige leverandører.

Ønsker du å bli medlem?
Fyll ut skjemaet på siste side, legg ved 2 bilder av båten og send dette til:

Norsk Motorskøyteklubb
Drammensveien 208
0277 Oslo

Du kan også søke om medlemsskap på:
www.nmsk.com

SØKNADS/REGISTRERINGSSKJEMA

Båtens navn: _____ Reg nr.: _____

Båttype: _____ Tidligere bruksområde: _____

Lengde: _____ Bredde: _____ Dypgående: _____

Byggeår: _____ Byggested: _____ Båtbygger: _____

Byggemateriale: _____

Evt. riggtype: _____

Motortype: _____ HK: _____ Gear type: _____

VHF: ❒ Ja ❒ Nei Kallesignal: _____ Selcall: _____

Historikk:

Bilde av båten:

Etternavn: _____

Fornavn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____

Poststed: _____

Tlf. priv.: _____

Mobiltlf.: _____

E-post: _____

Overlevert av: _____

Godkjent/ikke godkjent av styret: ____ / ____ 20 ____ Sign.: _____