SKIPPER POSTEN

NMSK

Nr. 2 - 2002



Les om «Styrhuset» på side 19.

Tidsskrift for Norsk Motorskøyteklubb

Hovedsponsor for Norsk Motorskøyteklubb er: KE Consult gruppen AS



Jeg vil spesielt takke Frédéric Gay for et godt samarbeid som tidligere formann og håper vi også i fremtiden ka få dra nytte av hans kompetanse innen Maritime kurs og ikke minst som en venn og god støttespiller når noe uventet oppstår.

Denne skipperposten er nå selvfinansiert og egen webside for NMSK er også snart oppe på nettet.
Jeg oppfordrer alle til å kjøpe våre nye medlems T-shirts til en pris av kr. 50.-!

GOD SOMMER!

Aktiviteter 2002:

1. **Vår/Kultursamling på hovedøya lør. - søn. 01.-02. juni**
2. **Bryggefest MB lørdag 15. juni**
3. **Skjærgårdens Trebåtfestival på Hvaler 28., 29., og 30. juni**
4. **Glommafestivalen ons. - søn. 10. - 14. juni**
5. **Akershusstevnet fre. - søn. 23. - 25. aug.**
6. **Høstsamling, Håøya/Oscarsborg lør. - søn. 14. - 15. september**
7. **Sjøsikkerhetsdagen, Sollerud søndag 15. september**
8. **Temamøte/medlemsmøte tir. 15. oktober**
9. **Sildebord lørdag 30. november**
10. **Julelystenning lørdag 14. desember**

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.

Først, takk for tilliten ved valget av meg til formann i NMSK. Innrømmer at det er med litt blandede følelser jeg har sagt ja. Egentlig er det flere grunner til det, men særlig er det jo at det ved slike verv automatisk også følger en del ansvar, og selvsagt tidsbruk i en ellers aktiv hverdag. Uansett, jeg ser på valget som en utfordring, samtidig som jeg også bruker denne anledningen til å si at vi alle er medlemmer i en frivillig organisasjon, noe som også medfører ansvar og delaktighet fra hver og en av oss som medlemmer.

Som dere vel allerede har forstått har styret tatt årsmøtets klare tale om å sikre lekteren på alvor. Når dette leses har vi etter all sannsynlighet fått tilbud fra OHV om opphal på Sjursøya. Vi er spente på prisen, men håper og tror at den vil være akseptabel. Derfor har dere alle også fått forespørsel om direkte sponsingog gaver, slik at operasjonen kan bli gjennomført på en anstendig måte. Styret garanterer at pengene uavkortet går til dette arbeidet, og bare det. Skulle det bli et eventuelt overskudd, vil pengene bli tilbakeført i forhold til hva den enkelte har gitt. På vegne av styret vil jeg på forhånd få takke for velvillige bidrag. Vi vil selvsagt komme tilbake til mer konkrete planer, samt ikke minst behov for dugnadsinnsats når tiden er inne. OHV har foretatt omfattende reparasjoner av slippen, noe som har gjort at køen av båter som skal opp er lang, med derav fare for forskyvning av slippsetting.

Litt mer om økonomi: jeg ser det tvingende nødvendig å gjenopprette økonomien i NMSK. Vi mener at 2001, var et år der utgifter ble påført ekstraordinært ifm bl.a Skipperposten, web-sider, samt en del materiellinnkjøp, mao at dette var utgifter til inntekts ervervelse. Vi har også ambisjoner om bedre å synliggjøre hva pengene brukes til.

Skipperposten og web-sidene er ment å bli en inntektskilde i framtiden, og jeg anmoder sterkt de av dere som har anledning, annonsér, og trekk andre annonsører med, om dere kan!!!

Som dere ellers vel har merket, har styret utarbeidet en terminliste som jeg håper er noe for enhver smak. Vi har lagt vekt på å fremme interessen for større motorskøyter, og et best mulig miljø for dette. Vi tror det er viktig at denne interessen ivaretas. Kanskje bør vi ha som ambisjon å videreutvikle klubben til å få et mer landsomfattende preg enn det vi til nå har maktet. Dette samt et enda nærmere samarbeide med myndigheter og andre interesseorganisasjoner, tror vi er noe det går an å strekke seg etter.

Men først nå, håper jeg at alle gode krefter kan samle seg om prioritet nummer en, nemlig å få lekteren sikret og oppgradert til noe klubben kan være stolt og bekjent av.

Med ønske om en fin sesong!!!!!!

P.S. Tusen takk til alle bidragsytere som støtter arbeidet i å bevare styrhusetved et kontantbeløp. Vi har allerede fått inn kr. 15.000!

Hilsen i fra
Karsten Myhre

NB! Informasjon om når styrhuset skal opp og repareres og hva dette vil koste vil komme før fellesferien.

Forlis i is...

Høsten 1999 kjøpte Thorstein Næss en nydelig treskøyte på 44 fot. Skøyta er en av de man trygt kan kalle hytte på sjøen og oppfyller alle drømmer om en varm og tørr båttur, selv i oktober. Det er ikke nok sommer i Norge for en ekte båtentusiast.
Båten var godt vedlikeholdt, men allikevel tilbrakte de stolte eiere mye av den første sommeren til puss og oppgradering av utstyr.
Den ble flittig brukt de neste årene, og etter hvert kom både kunnskap og rutiner på plass.

Det utenkelige skjer...

En tidlig morgen i januar 2001 skulle Thorstein og en kamerat Olaf ta båten fra Oppgård
båtforening i Bunnefjorden til Horten.
Været var nydelig med noen få minusgrader, og havet lå speilblankt.
De slipper fortøyningene og med motoren durende som en malende katt, setter de kursen mot Nesoddtangen. Thorstein står til rors og studerer kartet for seilasen. Alt ligger til rette for en herlig tur. 20 minutter etter avgang går plutselig brannalarmen under dekk. Olaf tar roret, og Thorstein går ned for å ta en titt. Han kommer ned trappen og står til knes i vann.
Der står vekebrenneren og oser, og vannet skyller inn.
Her er det mye vann, roper Thorstein. Så sett på lensepumpene, sier Olaf. De går for fullt, og jeg tror ikke det hjelper, svarer Thorstein. Båten er allerede aktertung og skroget er mer enn halvfullt av vann. De setter kursen mot land og kjører full fart. Men vannet stiger fortere enn håpet, og skuta er raskt på vei ned. De rasker med seg det aller nødvendigste og hopper om bord i gummibåten. Med mobiltelefonen påkaller de hjelp, mens de vemodig ser skøyta synke dypere og dypere i sjøen. Men flaksen er større enn forstanden, og den blir liggende med styrhustaket så vidt i overflaten.
Gummibåten er halvfull med isvann, og motoren ser ut som den er hugget i is. Bare tanken på å starte den er håpløs. Etter en halv time dukker politibåten "Vekteren" fra Oslo Havnepoliti opp, og de tauer skøyta inn på grunt vann. Der blir den liggende til dagen etter. Den blir så hevet og slept inn til slippen på Lysaker.



Skøyta ble sikret ved å trekke den inn på grunt vann

Hva skjedde...

Når båten kom på slipp, viste det seg at hele baugen og mye av forskipet var kuttet rett av i vannlinjen. Det ble klart at det var nattgammel is som var årsaken. Isen hadde vært så tynn at de to om bord ikke engang hadde lagt merke til at de faktisk gikk i den. Motoren er ganske høylydt om bord, så de hørte heller ingenting. Det er tvilsomt at båten gikk særlig mer enn noen hundre meter i isen.

Hva kan vi båteiere lære av denne historien... ?

Vi kan ikke si at man skal sjekke at det ikke finnes is. Om vinteren kan isen dukke opp hvor som helst på turen, og det er faktisk ikke sikkert at vi ser den. En annen ting er at vi alltid må være forberedt på et forlis. Selv om det er utenkelig. Sørg for at utstyr og lettbåt er i orden, og tren på bruk og evakuering. Det kan være vanskelig å få familien med på en forlisøvelse, men med riktig innstilling kan det til og med bli morsomt. Sørg for at flere i familien vet hvordan man bruker VHF i en nødsituasjon, og hvordan man stopper båten. Det er ikke sikkert at du er i stand til å gjøre det selv. For sikkerhet i vintermånedene kan løsningen være å utstyre båten din med ishud. En kledning som gjerne er laget i kobber. Den bør stikke ca. 30 cm under og over vannlinjen. Avhengig av båtens størrelse og fart, kan den med fordel gjøres større. Noe man bør tenke på hvis man er eier av en tilårskommen trebåt, er hvordan treverket ser ut der du skal sette på ishuden. Det er ikke morsomt når man har investert i dyr kobberhud å oppdage at man har lekkasje under den. Det er ikke mulig å ta den av igjen uten å skade kobberet. Man risikerer også at platene
løsner, dersom det ikke er nok hold i treverket. Det er også lurt å gi bordene som dekkes en omgang med bunnstoff. Slik unngår man at det gror under platene. Hvis man ikke har ishud ,og heller ikke har tenkt til å sette det på, finnes det bare ett råd. Ta båten opp før det blir is på vannet, og sett den ikke ut igjen før våren er kommet.

Sjøen er herlig om vinteren, med et fantastisk lys og stillhet. Alene med de fineste ankringsplassene, og ingen som forstyrrer. Det er verdt å utvide sesongen, som vi alle er enige om, er altfor kort.

Av Kristin Stangebye



Skøyta er idag restaurert og i full drift

MED M/S «SEN FRA TRO

Av Karsten Myhre
(forts. fra forrige nr)

Nesten 2 måneder er gått. Mange spennende steder langs den norske kyst har vært besøkt. Senjahav har oppført seg eksemplarisk uten overraskelser av noe slag. Vi har vært i Bergen i nær en uke og bare kost oss. Vestlandet er ofte på sitt beste tidlig på våren, noe vi i alle hadde glede av. Å fortsette reisen i fra Bergen er nesten som å være kommet hjem, og skulle vi tatt dette i en etappe er det neppe mer enn 30 timers reise.
For oss var imidlertid turen fortsatt ikke slutt, og vi planla den klassiske etappen.

BERGEN - STAVANGER.

Turen står ikke tilbake for noe av det beste langs kysten. Området er meget trafikkert, både av kysttrafikk, oljetrafikk, og ikke mist ferger og hurtigbåter. Navigasjonen er lett og farvannet generelt rent.
Vi valgte å gå på utsiden av Stord, da jeg etter å hå bodd i Stavanger i mange år var rimelig kjent på innersiden. Øyriket er enormt, med plass for alle. Så tidlig på året som vi hadde gleden av å gå i farvannet hadde vi "alt" for oss selv. Vi startet så sent som ca kl 1400 i fra Bergen. Da visste jeg at det ville være umulig å nå Stavanger i dagslys, men siden Boknafjorden og Kvitsøy var så kjent, var det faktisk en liten utfordring å ta seg innover syd for Karmøy og Bokn, i tåkedis og mørke. Mer om det litt senere.
Ved passering Stord dukker det såkalte trekantsambandet (som forbinder Stord og Bømlo til fastlandet) opp i syd. Dette er imponerende ingeniørkunst, med broer og tunneler av første klasse, visstnok bygget innenfor budsjetterte rammer, dog for over en milliard kroner. Sambandet ble åpnet noen måneder senere, og har betydd mye for kommunikasjonen på Sørvestlandet.
Videre sydover nærmer vi oss "Sletta" som er Stadt i miniatyr i den forstand at der står storhavet rett inn, dog bare et kort stykke. Det var likevel en underlig følelse å komme nordfra og å peile seg inn på Bloksen der tragiske scener hadde utspilt seg bare noen måneder tidligere. Som kjent gikk hurtigbåten Sleipner i 30 knops fart rett på skjæret som da bare hadde en varde uten lys. Det var det også da vi passerte, mens det nå er kommet lys på den. Vi kunne bare i fantasien forestille oss timene novemberkvelden 1999, stummende mørke høy sjø og kraftig vind. Båten på grunn, før den noen timer senere synker. I stille vær og godt lys gikk vi med respekt rundt skjæret et par tre ganger. Under de gode forholdene vi hadde ble det bare refleksjoner på hvordan jeg selv ville ha opplevd situasjonen som skipper eller styrmann. Det må ha vært en virkelig ille opplevelse…. I dagslys ser man jo også hvor kort avstanden mellom Bloksen og fastlandet er – nesten svømmeavstand… Det sier alt om hva været kan gjøre når først ulykken er ute. Merk også at avstanden til Haugesund neppe er mer enn 5-6 nm.
Det er ikke til å unngå å reflektere over at denne triste ulykken i ettertid har gitt oss andre fritids, hobbyturbåter og småcharterbåter nye regler å forholde oss til, som kan kjennes nesten helt umulige å forholde seg til. Nå er reglene som om vi skal ferdes i samme område i 30 knops fart, selv om vi ferdes innefor Drøbak. Kanskje litt flåsete sagt, men det virker nesten urimelig at båter som drives i det små skal underlegges samme regler som hutiggående båter i profesjonell yrkestrafikk. Mulig jeg er litt urettferdig, men som båteier i mer enn 30 år med sterk ansvarsfølelse for båt, så vel som for passasjerer, blir det vanskelig å se logikken i dette tenkesettet. Nok om det…
Haugesund med oljeindustri på nært hold ble passert, og Karmsundet opplevd i skumring og tiltagende dis. Målet var imidlertid Stavanger som vi nådde sent på kvelden. Da gikk vi som sagt i mørke og dis, og sjelden har jeg følt meg så lurt av all verdens lys fra øyer og fra land. Enda Boknafjorden virkelig er et hjemmeområde, merket jeg usikkerhet på hva jeg så, men desto bedre var det endelig å kalle Stavanger havnevesen å få tilvist fin plass i Vågen, med lett tilgang på så vel strøm som vann for kr 75,. pr døgn…..
Som nevnt, Rogaland er "hjemfylke" med mer enn 10 års botid, og fortsatt X-kone og sønn med sin familie boende der.
Tiden var med det også kommet til at Alf måtte ta farvel. Pliktene kalte også for ham, så nå var resten av turen i ensomhetens tegn. Det skremte ikke, da dette var områder jeg hadde seilt på egen kjøl flere ganger tidligere. Dagene i Stavanger gikk fort. Masse besøk av familie og kjente. I tillegg noen fine fisketurer innover i Ryfylke. Dette er noe som jeg på det sterkeste anbefaler for dere som en gang kan tenke dere å runde Lindesnes og oppleve Vestlandet i all sin velde. Sørlandet og Blindleia blir virkelig noe annet…

STAVANGER - EGERSUND

Da jeg omsider valgte å kaste loss, var det med litt vemod. Nå var jeg helt alene, og det ville kanskje gå lang tid til jeg igjen skulle få oppleve Vestlandet som jeg hadde så nært forhold til i mange år.
Men i super sol midt i mot rundet jeg Tungenes og satt kursen mot Egersund. Egentlig var jeg ment å gå direkte til Rasvåg på Hidra, men jeg merket tidlig at den varslede østkulingen rundt Lindesnes ikke fristet. Derfor var det naturlig å ligge litt på været. Tid hadde jeg nok av, og Egersund er lun for alle vinder. Ny flott gjestehavn gjør byen til et sted jeg anbefaler. Byen er koselig på alle måter. Jeg ble lenger enn planlagt kort og godt fordi jeg trivdes her.

EGERSUND - LYNGØR

Tidlig en mandag morgen stakk jeg til sjøs igjen. Dette ble den aller lengste enkeltetappen, og en kraftanstrengelse å stå til rors uavbrutt i nesten 15 timer. Med god vestabris rundt Lista og Lindesnes, med de kjente fyrene på babord side, var det bare en fornøyelse. Hidra, Farsund, Mandal, Kristiansand, Arendal, er alle byer og steder, vel verdt et besøk, men nå kjente jeg hjemlengsel, og farvannene var så kjente at jeg der og da bestemte meg for "å stå på". Håpet mitt var å nå Risør (der Senjahav i 1973 ble bygget) før det ble for mørkt. Det klarte jeg ikke. I stedet måtte jeg finne en ankringsplass, som ble litt sydøst for Lyngør. Også

JAHAV»
MSØ TIL OSLO

denne gang kjentes det litt ubehagelig å manøvrere seg "inn fra havet" i mørket mot en dunkel vesthimmel, mellom holmer og skjær, for å finne en best mulig lun havn. Jeg fikk til slutt ankret opp, og kjente meg både sliten og glad over å være kommet så lang uten noen vansker. Det var deilig å sitte på akterdekket i slutten av april, bare å la tankene fly. Jeg la meg, men etter ca 4 timer hørte jeg en lyd jeg ikke hadde hørt før… Det var meldt vindøkning utover natten, og den kom så det holdt. Lyden viste seg å være fra et anker som begynte å bevege seg. Jeg hadde nok gitt litt kort kjetting, og samtidig vært uheldig med bunnen. Skrap, skrap— bare de som har opplevd hva som kan skje når vinden snur og øker og alt begynner å forandre seg vet hvordan dette føles. Med nesten 50 tonn og knapt 60 fot under bena, er ikke dette den beste følelsen. I tillegg var jeg alene. Jeg var raskt oppe og så at sakte men sikkert nærmet jeg meg land.

LYNGØR - STAVERN

Nei Karsten - du får kaste loss, selv om det er mye vind, mørkt og utrivelig. Som sagt så gjort. Den kraftige hydrauliske ankerkjettingen dro ankeret støtt og sikkert, jeg var fri, midt inne i "et hav av holmer og skjær", fortsatt mørkt—— Det gikk bra. Har verken før eller senere så intenst observert, brukt radar og ekkolodd, og virkelig "følt meg framover". Det lysnet, jeg kom over i åpent vann, og tross frisk nordøstkuling satte jeg kurs direkte på utsiden av Jomfruland. Nå ville jeg hjem.. Vi skriver 1. mai. klokken er 0600, sjø og vind så det holder rett i mot, men dog, jeg er på veg hjemover. Jeg står ved roret, og må jobbe for å holde kurs og fart. Maskinen (12 sylindere) arbeider jevnt og trutt, men hva er det som skjer? Båten tar ikke ror, og legger seg på tvers av vind og bølger, mens maskinen fortsatt arbeider som før. Ned å titte. Litt olje på dørken, men ellers intet spesielt. Opp igjen. Prøver revers og framover. Ingen reaksjon. Har giret (Tein Disk G 5212 – verd ca 200.000.-) røket? Ja, det virket slik. Jeg kjente uroen og kronene ta tak. Dette var mildest talt for jævlig—- I tillegg jeg driver og er bare et par mil øst om Jomfruland. Alle som kjenner Jomfruland vet at å drive på grunn der er alt annet en trivelig. Tjøme Radio var som alltid våken. En litt urolig skipper alene på Senjahav ble godt beroliget av stemmen i den andre enden. Vi har kontakt med R/K"America" i Stavern. Hun kan være hos deg innel 1/2 time. Klarer du deg til da? Tror det—- Hvis ikke har vi kontakt med lasteskip på vei til Larvik som eventuelt kan komme deg til assistanse. Jeg har direktekontakt også. Hun avventer innen synsranden for meg. Båten kaster seg i de tversgående bølgene, og heldigvis er jeg enda et stykke fra land. Også jeg sliter under de vanskelige forholdene. Nå må jeg vente, og håpe at America når fram før jeg når rullesteinene utenfor Jomfruland. "Senjahav" vi har deg på radaren, lastebåten kan fortsette. Vi er framme om ca ? time. Det kjentes godt å høre. Enda var det et stykke til land, men for sikkerhets skyld, på et dekk som til tider slang minst 90 grader fra side til side, låret jeg begge ankrene neste 40 meter. America nærmet seg, opp på lo side og der, der kom fang lina. En befriende følelse. Jeg dro det jeg kunne og fikk trossa festet via ankerspillet til båtens sterkeste pullert. Ankrene opp, og vi var med det under vegs mot Stavern. Hjertet slo lettere --- Tjøme Radio, som på alle måter ytet topp assistanse ble takket av, og ca kl 0930, klappet America til kai med Senjahav på slep. Tross medlemskap i Redningsselskapet i en årrekke, jeg kan ikke få takket mannskapet som på "fridagen" klokken 0600 ble purret, og gjorde en perfekt jobb.
Det ble en 1. mai preget av ettertanke og usikkerhet. Hva hadde egentlig skjedd? Jeg hadde jo ikke hørt noe unormalt, bare litt olje på dørken. Maskinen fungerte, men giret koplet ikke inn.
Var giret ødelagt? Spørsmålene var mange, svarene heller få. Hjelp den 1.mai kunne jeg glemme. Jeg får gå og titte litt på båtene, og ellers fordrive dagen som best jeg kan. I skøytehavna på motsatt side av moloen, kommer jeg i prat med en av dem som bor i bobåt der. Prat fram og tilbake. Han forteller om sin tid i Nord-Norge, jeg om min og om turen osv. Han sier han en gang hadde opplevd noe lignende. En lang historie kort. Ta toget til Oslo, du, og ring i morgen kveld så skal vi se hva jeg kan få gjort. Drar, ringer, og han svarer – nå kan du hente båten. Jeg må ha 800 kroner for deler og olje --- jeg trodde ikke mine egne ører. Det viste seg at et tynt oljerør (følerrør) til manometeret på maskinen hadde kommet i klem og sprunget lekk. Null olje i girkassen, og null trykk på lamellene. Maskin og propell er mao uten forbindelse, og resultatet er nettopp beskrevet.

STAVERN - OSLO

Det var en glad Karsten som noen dager etter kastet loss i Stavern. Resten av turen ble en parademarsj i kjent terreng. Oslo neste. Vi skriver slutten av mai, og nesten 3 utrolig flotte måneder avsluttes med en deilig tur senkvelden fredag 20. mai.
Anton i MB ble et gledelig gjensyn og et godt støttepunkt for en som trodde det skulle gå å få seg plass i hjembyen. Det har enda ikke skjedd, men den som venter på noe godt venter kanskje ikke forgjeves??
Til slutt: noen ganger i livet må man bare gjøre noe. Det var mye usikkerhet for meg både å kjøpe Senjahav, ta utvidet stort kystskippersertifikat med sikkerhetskurs og GOC-kurs. Det var også usikkert alene å kaste loss i Tromsø med kurs for Oslo. I dag kjennes det veldig godt å ha gjort det. Jeg angrer ikke, tross skuffelser og nedturer. Gleden overskygger likevel tilbakeslagene. Nå satser jeg på nye utfordringer, og ville ikke nølt med å gjøre det samme en gang til. Og er jeg heldig, får jeg kanskje plass der jeg aller mest ønsker å være———

Superpriser på bærbart og stasjonert!

KUN til medlemmer av NMSK



PC TIL BÅTEN ?

Verdens minste PC (15x15cm) med 10" Skjerm !

Microtex TX II

- 1000 Mhz prosessor • 20 GB HDD • 128 MB RAM • DVD • Windows XP Home
- 10,4" LCD TFT Skjerm • 12 Volt adapter • Monteringsbeslag

Netto medlemspris – Kr. 14.990,- eks.mva

Veil. Kr. 19.990,- eks.mva



Bærbar PC

EasyBook + MX I P III

- IntelPentium III • 1Ghz prosessor • 14.1 TFT Skjerm • 128 MB RAM
- 15 GB HDD • DVD • Diskettstasjon • Windows XP Home

Netto medlemspris Kr. 10.945,- eks.mva

Veil. Kr. 15.490,- eks.mva



Bærbar PC

EasyBook Vega TXR II P III

- IntelPentium III 1.2Ghz prosessor • 15" TFT Skjerm • 384 MB RAM
- 30 GB HDD • DVD/CD-RW • Diskettstasjon • Windows XP Home

Netto medlemspris Kr. 15.794,- eks.mva

Veil. Kr. 19.890,- eks.mva



EasyPC XT AMD Duron

- AMD Duron • 900 Mhz prosessor • 128 MB RAM • 10 GB HDD • CD/ROM
- 17" LG Skjerm • Skjermkort intergrert • Lydkort intergrert
- Sony Diskettstasjon • Microsoft tastatur/mus • Windows XP Home

Netto medlemspris Kr. 5.999,- eks.mva

Veil. Kr. 7.590,- eks.mva



EasyPC XT II P 4

- IntelPentium 4 • 1.6 Ghz prosessor • 256 MB RAM • 40 GB HDD • CD/DVD
- 17" Samsung Skjerm • Creative GeForce4 Skjermkort
- MX420 64MB SDR TVOUT • Creative lydkort • SB 4.1 Digital,CT4751
- Creative Høytaler Soundw. Slim 500 2+1 • Sony Diskettstasjon
- Microsoft tastatur/mus • Windows XP Home

Netto medlemspris Kr. 9.999,- eks.mva

Veil. Kr.14.999,- eks.mva

Exlusively for the

CHOSEN FEW

TeleLink NORGE AS

Telelink Norge AS - Kirkegaten 53, 1701 Sarpsborg

Tlf. 69 13 38 70 - E-mail: kontakt@telelink.no

Tilbudet gjelder t.o.m 29. juni 2002. Det tas forbehold om endringer i pris, leveringsmulighet og tekniske spesifikasjoner.

Bunkerbåten PALLAS
EDSHULTSHALL

•

• Salg av marinediesel og smøreoljer
• Meget konkuransedyktige priser
• Sikre leveranser med bunkersbåt eller tankbil langs sveriges vestkyst



Ring i dag: telefon (0046) (0) 304 200 45 eller mobil (0046) (0) 708 74 29 76

PALLAS OLJOR/Fredrik Johansson

Adresse: Rom 6802, 474 96 Nösund, Orust, Sverige

Medlemseffekter for Norsk Motorskøyteklubb:

Kan fåes kjøpt hos Anton i vakthuset på Maritim Båtforening, Drammensveien 208, 0277 Oslo
Tlf.: 22 50 98 36 • Mobil: 98 81 08 27

T-trøyer med trykk, Norsk Motorskøyteklubb:	**kr. 50,00**
Leveres i størrelsene, S – M – L – XL.	
Vimpler med trykk, NMSK med skøytemotiv:	**kr. 150,00**
(vimplene er under produksjon)	

NMSK

Andre produkter som kan kjøpes hos Anton:

Diplom-is, Brus og Pølser

Malingprodukter:
Gjøco Destroy bunnstoff farge rød, **Gjøco** Selvpolerende bunnstoff farge rød, blå, svart og hvit. **Gjøco** Silver Primer for under vannlinjen. **Gjøco** Edeltreolje, alkydolje med lysfilter, blank. **Imprex** treolje. Antikvanisk tyritjære. **Gjøco** sopp og algedreper. **Gjøco** Kraftvask. Amerikansk terpentin. **Gjøco** klarlakk til gulv og trebåter, matt, halvblank og klar. **Gjøco** Dekkmaling 90, hvit, sort, rød, mørkerød, lyseblå, grønn og grå. Andre farger kan bestilles.
Gjøco G1 Treimpregnering, (grunning), G2 Treimpregnering (toppstrøk). **Gjøco** Dekksolje, båt og treimpregnering.
Gjøco Epoxyprimer EP50, grå. **Gjøco** antirustprimer, grå, hvit og sølv. **Gjøco** Hammerslag emaljelakk, grønn, blå og grå.

Gjøco's øvrige produkter kan bestilles hos Anton, spør om produktspekter og pris.

Anton leverer også motoroljer til diesel- og bensinmotorer i 4 l og 20 l kanner.

DOLPHIN

MARITIME KURS OG TJENESTER

I SAMARBEID MED

LYSAKER KURSSENTER

Vi arrangerer følgende maritime kurs i år 2002:

- **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. 7500.-
- **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 MED FRÈDÈRIC GAY
PÅ TLF.: 920 20 708
eller på e-post:
fgay@online.no

PALLAS OLJOR

Pallas Oljor er et oljefirma som selger bunkerdiesel til handelsfartøyer, fiskebåter, charterbåter og andre større lystbåter. Virksomhetsområdet er primært den svenske vestkyst rundt Orust og Tjørn, men kan ved avtale bunkre båter lengre nord på svenskekysten. De har også en avtale med en samarbeidspartner, om bunkring av diesel i Århus i Danmark.

Bedriften eies av Fredrik Johansson som tidligere drev tankbil, men nå også disponerer en tankbåt. Bunkersbåten "PALLAS" er klasset etter de siste miljøkravene som Shell, Sjøfats-direktoratet og andre krever.

Båten er 20 m lang, 5 m bred og stikker 2,5 m. Fartøyet er bygget i 1969 og kan laste 110 000 liter bunkers.

Pallas Oljor leverer bl. annet diesel til den norske Princessklubben.

Pallas Oljor har konstant lave priser, fordi de kjøper og henter oljen direkte fra raffenerier uten noen mellomledd. Som et eksempel kan nevnes at de fortiden selger diesel for under **SEK 2,50** eksklusiv merverdiavgift pr. liter. Denne prisen er selvfølgelig avhengig av den generelle oljeprisen i den svenske marked, og kan øke innen sommeren.

I løpet av sommeren 2002 kommer bedriften til å bygge en bunkerstasjon ved Gullholmen utenfor Orust. I tillegg til diesel vil de selge bensin og smøreoljer.

Fredrik Johansson kan treffes på:
Telefon: 0046 304 200 45 eller
Mobil: 0046 708 74 29 76.
Gå inn på hans web side,
www.pallasoljor.se for mer informasjon.

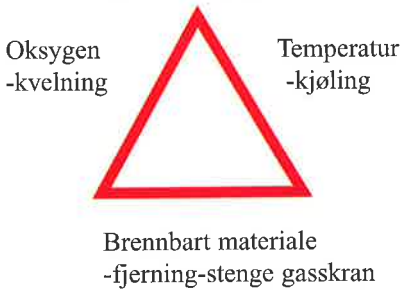
Chr. Magnus Rossow

Brannvern til sjøs

Det skjer hvert år en del ulykker til sjøs som har med brann å gjøre. Ofte vil den enkelte båtfører/mannskap på en enkel måte både kunne forebygge og slokke en brann i startfasen, og forhindre en større katastrofe som en brann kan bli. Det betinger at man har noen grunnleggende kunnskaper om brannvern, og jeg skal komme innpå disse. Men før jeg gjør det, er det viktig å sette fokus på holdninger. Hvis man har positive holdninger til brannvern, så vil jeg påstå at sjansen til en brann om bord er mye mindre enn hvis man er mer likegyldig. Ta noe så enkelt som påfylling av drivstoff. Sørger alle for at røyken i munnviken er slokket?
Og sjekker man alltid hvor bensin eller diesellukten kommer fra hvis du plutselig merker den? Hvis dere har tent på stearinlyset når dere ligger i havn, og utpå kvelden skal over i nabobåten en tur; slokker dere stearinlyset før dere forlater båten? Er dreneringen for bøtta som gassbeholderen står i ok, og har dere i tillegg gassmåler om bord? Er svaret ja på disse spørsmålene, så har dere en positiv innstilling til brannvern ombord, og medvirker til å holde brannstatistikken nede.

Branntrekant...

Hva mener jeg med det?



En trekant inneholder som kjent tre sider, og hvis man fjerner en av sidene, så er det ingen trekant lenger. En branntrekant er rett og slett de tre sidene en brann er avhengig av for "leve", altså brenne,og hvis man tar vekk en av sidene, så slutter brannen å brenne.

Eksempel på kvelning: Ta og tenn på et kubbelys, og sett deretter et melkeglass over og observer hva som skjer. Tilgang av oksygen opphører, og man vil se at flammen kveles etter noen sekunder, når den har brukt opp oksygenet inni glasset.

Eksempel på å fjerne brennbart materiale: En feil har oppstått med gasskomfyren, og flammene slår opp mens du koker poteter, og truer med å antenne noe treverk. Umiddelbart stenger du gasskranen, og flammene dør ut fordi du fjerner brennbart materiale som i dette tilfelle er gassen.

Eksempel på kjøling: Du ser at det har begynt å brenne i nabobåten, fordi mannskapet har gått seg en tur. Stearinlyset har veltet og antent noen aviser og et bord. Du tar raskt dusjslangen om bord, og slokker brannen. Dampen slår opp, og flammene dør ut fordi temperaturen i flammene blir kjølt ned av vannet.

Brannrøyk:

Statistikken over antall døde i brann, viser at 4 av 5 mennesker omkommer av røyk-forgiftning. Røyken kan inneholde en rekke giftige gasser, blant annet CO-gass som har den egenskapen at den fortrenger oksygenet i kroppen vår, og fører til at vi blir kvalt. Andre egenskaper den har, er at den er luktfri og brennbar. Ved et branntilløp med røykutvikling om bord, vil det antagelig være full overtenning etter 4-5 minutter.

Forklaring: Ved en brann utvikles det gasser som blander seg med røyken, og som bare venter på en temperatur på 500-600 grader celsius. Ved denne temperaturen antenner brannrøyken, og den når denne temperaturen allerede etter 4-5 minutter ved en normal utvikling av brannen. Da forstår man også betydningen av tidlig varsling. Og hvordan får vi det? Ved å ha montert røykvarsler(e) om bord. Hvis man får et branntilløp om bord mens man sover, er muligheten stor for at man blir kvalt av røyken hvis det ikke er røykvarsler montert. Det er en liten investering, men antagelig en av de viktigste du gjør i båten din. Med røykvarsler vil brannen oppdages på et så tidlig stadium at alle kommer seg ut, og i tillegg så er mulighetene for å redde båten stor. Uten røykvarsler er mulighetene for å oppdage brannen i tide mye mindre, og sjansen for en tragedie mye større.

Slokkemidler:

En gang var vann det eneste slokkingsmiddel man hadde til rådighet. I takt med utviklingen i samfunnet generelt det siste århundret, er det utviklet stadig nye midler, som har sine fordeler og ulemper. Enkelt kan man si at de fleste hovedsakelig slokker ved kjøling eller kvelning, eller ved en kombinasjon av disse.Hvis vi ser for oss branntrekanten, så er det 2 av sidene i trekanten. For brannfolk er kjøling og kveling fortsatt de viktigste måtene. Jeg skal komme inn på noen av de vanligste slokkemidlene her:

Vann:

Vann er fortsatt det dominerende slokkemiddelet, fordi det har så gode slokkeegenskaper. For å forstå vannets egenskaper, er det viktig med en viss kunnskap om det. Ved 100 grader celsius koker vannet, og 1 liter vann blir til 1700 liter vanndamp. Ved 400 grader dobles mengden med damp til 3400 liter, så vi snakker om store mengder damp.
Teknikken med å bruke vann er å tilføre det i dråpeform i flammene, og få det over i dampform hurtigst mulig. Denne faseforandringen krever en betydelig mengde energi, som den tar fra flammene. Det vil medvirke til å senke temperaturen i bålet til under den temperaturen som flammene krever, og føre til at brannen slokker ved kjøling. Dampen vil også føre til at oksygenet fortrenges, så det også får en kvelende effekt. Vann har også noen ulemper, og skal ikke brukes til å slokke en brann i brennende væsker som ikke er blandbare med vann, som smult eller andre oljer vi bruker til matlaging. Hvis vi bruker vann som slokkemiddel i brann i en smultgryte, vil vi få en voldsom reaksjon.
Forklaring: Vi vet at vann blir enorme mengder med damp ved en viss temperatur. I tillegg så vet vi at vann er tyngre enn bensin, diesel, smult m.m.
Når vi bruker vann i dette tilfellet, vil det rekke å komme ned i smultgryta under den brennbare væsken før det går over i dampform. Når det skjer, så får vi denne voldsomme reaksjonen ved at den brennbare væsken kastes opp og ut til siden av dampskyen.
Hvis vi ser for oss 1 dl. vann som blir helt opp i gryta, så blir det ca. 350 liter damp ved 400 grader!

Fordeler:	**Ulemper:**
*Kjøler.	*Vannskade.
*Ikke giftig	*Fryser til is..
*Rikelig tilgang.	*Slagside.
*Billig.	*Ikke ved smultbrann m.m.

Pulver:

Det vanligste pulverapparatet i dag er det vi kaller ABE- eller ABC-pulver slokkeapparat. Det er et såkalt all-round pulver som har stor anvendelse i dag. Det har enkelte begrensninger, som at det ikke skal brukes mot branner i elektriske anlegg over 1000 volt. Et 6 kg. pulverapparat har en brukstid på ca. 12-15 sekunder, og en kastelengde på ca. 5 meter. Ved en brann som er i start-fasen,

Forts. s. 11.

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

Referanser er sjekket og godkjent på denne leverandøren. Anbefales! Kay Ellingsen, Nestleder NMSK

ARPIALLIANSE AS

ASSISTANSE*REKRUTTERING*PERSONELL*IMPLEMENTERING

RPI Allianse er et uavhengig rådgivningsselskap innen personalstrategiske løsninger.
Vår forretningsvirksomhet omfatter fleksible bemanningsløsninger og rekruttering innen:

- -Butikk
- -Lager
- -Kantine & Storkjøkken
- -Servering
- -Bakeriutsalg
- -Kontor/Administrasjon
- -Sentralbord/Resepsjon
- -Økonomi
- -Data
- -Salg og markedsføring

Telefon: 22 45 43 33



Eugeniesgt 23, 0168 Oslo

Sponsor for Norsk Motorskøyteklubb

vil dette være tilstrekkelig til å slokke brannen. PS.: Husk røykvarsler!
Det er viktig å foreta egenkontroll 1 gang i måneden på apparatet. Man sjekker at nåla står på det grønne i manometeret og at sikring med plombe er på plass. I tillegg kan apparatet snus opp-ned av og til.

Fordeler:	**Ulemper:**
*Frostsikkert	*Forurenser mye.
*Stor anvendelse.	*Kan hindre sikt.
*Effektiv ved væske- og gass-branner.	*Krever trening.
	*Vanskelig rengjøring.

CO^2:

CO^2er en kjemisk formel for karbondioksyd, og er en fargeløs, luktfri og giftfri gass som ikke brenner. Som slokkemiddel er det mye brukt i båter og på storkjøkken, og det har noen egenskaper som sett i forhold til branntrekanten er viktige, og som vi bør kjenne til, da de også har noen ulemper.
CO^2 er en tyngre gass enn luft, og av den grunn fortrenger den oksygenet. Dette medfører at en brann vil slokke ved kveling, men samtidig virker det kvelende på åndedrettet vårt. I tillegg har det en viss kjølende effekt, da gassen har en temperatur på –72 grader, og da er det viktig og ikke rette strålen mot personer, som fort vil få større frostskader.

Fordeler:	**Ulemper:**
*Ikke giftig.	*Frostskader
*Leder ikke strøm.	*Lammer åndedrettet.
*Forurenser ikke.	*Liten anvendelse
*Kveler.	*Krever trening

Skum:

Skum dannes av 3 hovedkomponenter; vann,skumvæske og luft, og er spesielt egnet mot brann i væsker, og har både en kjølende og kvelende effekt. Enkelt sagt dannes det en hinne som legger seg oppå væsken, og hindrer avgassing som brenner. I tillegg hindrer hinnen oksygenet å komme til, og sammen bidrar dette til at brannen slokker. I tillegg har det en viss kjølende effekt, da vann er en viktig bestanddel i skummet.

Fordeler:	**Ulemper:**
*Kjøler.	*Mange typer.
*Kveler.	*Kostbar
*Egnet mot brann i væsker.	*Fryser til is
	*Krever trening.

Hvis man har disse grunnleggende kunnskapene, husker på dette med positive holdninger til brannvern og gjerne bryr seg litt med nabobåten også, så er utgangspunktet for en brannfri båttur veldig bra.

Husk at orden i båten er like viktig for brannsikkerheten, og at slokkemidler må være tilgjengelig. Det er bedre at pulverapparatet er det første man ser i båten, enn at det er stuet bort for at det ikke "passer" inn i det maritime miljøet om bord.
Det er for dumt at en båt til hundre tusener eller millioner av kroner med massevis av arbeidstimer og personlighet i seg brenner opp fordi man skal spare noen hundrelapper på brannvern, mens autopilot til 20.000,- eller ankerwinch til 15.000,- får man ofte råd til.

Vi båtfolk er gjerne opptatt av båten vår, og da må brannvern stå øverst på listen.



Med vennlig hilsen

Are Olimb
Branninspektør
Asker og Bærum brannvesen

STYRET I
NORSK MOTORSKØYTEKLUBB:

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

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

Styremedlem: Chr. Magnus Rossow
Vestre vei 55 C
1397 Nesøya
Mobil tlf.: 990 20 299
E-post: cmrossow@frisurf.no
Båtnavn: ST. MARGARETHA

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

Styremedlem: Geir Solvoll
Maridalsveien 303
0872 Oslo
Mobil tlf.: 901 86 960
Båtnavn: HAPPY

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

NMSK

KE

ke consult gruppen as

www.omstilling.no

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

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.: _____

HAUG MARITIM SERVICE



- Værklarering.
- Motorreparasjoner.
- Mekanisk arbeid.
- R.O.V. Kjøring.
- UV video inspeksjon.
- Mindre slepeoppdrag.
- Sveisearbeider.

For nærmere informasjon, kontakt:

Haug Maritim Service
v/ Thorleif Haug
Leangbukta 46
1392 Vettre

Tlf. 91 82 28 37 • Fax: 66 78 77 28

Referanser er sjekket. Anbefales av NMSK v/Kay Ellingsen

Når man mister båtplassen må man være villig til å

Gå over bekken etter havn…

av Erik L. Roede

Våren 2001 sprakk idyllen for de av oss som bodde ombord i Leangbukta i Asker. Havna var solgt, kontrakter ble sagt opp og vi som hadde bodd der over lengre tid ble bedt om å flytte båtene våre innen sommer-sesongen. Vi hadde flere ganger snakket om at livet på brygga nesten hadde vært for godt til å være sant; miljøet og samholdet som hadde utviklet seg var ulikt det noen av oss tidligere hadde opplevd og ingen av oss kunne se for oss livet videre uten fellesskapet som hadde utviklet seg mellom naboene.

Men, oppsigelsene var et faktum og jakten etter ny båthavn var i gang. Den tidligere frakteskuta M/S "Viljen", slepebåten M/S "Kyane" og fjordbåten M/Y "Staal" måtte pent finne seg et nytt sted å fortøye (eller måtte vi vurdere å selge?). Utover våren ble det mange og lange turer langs strendene fra Oslo og utover langs vestfjorden, Fornebulandet, Vækerø, Bærum, Asker, Slemmestad, Vollen, Nærsnes og helt ned til Sætre… Turene gikk også østover fra Oslo innover Bunnefjorden og langs Nesoddlandet ned mot Drøbak. Og deretter ut av Oslofjorden til Drammen, Sandefjord og Tønsberg.

Vi tok kontakt med dem alle. Grunneiere: "Kunne du tenke deg å leie ut din private brygge til noen store båter?" Kommuner: "Kan vi få legge ut en moring langs kommunestranda?" Marinaer: "Er dere sikre på at dere ikke vil leie ut en bås til såpass store båter?" Bedrifter: "Vi kan ta med de ansatte på tur som takk for at vi får leie langs kaia deres…" Overalt var svarene de samme og vi lette videre. De mest positive var faktisk havnesjefene syd for Oslo og både Sandefjord og Tønsberg skulle nok kunne finne noe til oss, dersom vi var villige til å pendle derfra…

Underveis hadde vi hørt at det gamle kontorbygget innerst i vår egen hjemmehavn kanskje var til salgs, men dette var såpass urealistisk at vi hittil knapt hadde nevnt det for hverandre. Helt til en søndag formiddag da tidsfristen for flytting var kommet farlig nær og vi beklaget vår situasjon overfor hverandre over vår tradisjonelle egg og bacon på brygga i vårsolen. Stein fra "Viljen" kom med sin kommentar som snudde det hele: "Skal vi ikke bare kjøpe bygget ved siden av her og bygge vår egen havn?"

Etter dette begynte det hele å løsne. Det viste seg at tomten allerede var ferdig regulert til båthavn men for tiden ikke benyttet til dette, sannsynligvis den eneste slike tomten i hele fjorden. Eieren var klar for å selge og likte vårt pågangsmot. Banken skjønte at strandtomt i Asker er mangelvare og sikkert ikke forbundet med særlig stor risiko. Og vi hadde hørt fra mange andre eiere av store båter at de også var mer eller mindre desperate etter båtplass. Havnesjefen i Asker kommune var positiv og styret i Leangbukta Båtforening ønsket oss velkommen som naboer.

I dag er Hvile Havn AS et faktum. Selve navnet kommer fra det historiske lokale stedsnavnet "Hvile", oppkalt etter Kelnernes Hvilehjem som lå her tidlig på 1900-tallet. Selv om det sannsynligvis er bedre økonomi i småbåtplasser, er en viktig del av filosofien i Hvile Havn at det skal være et trivelig miljø for de som vil bo om bord i store båter og at Kardemommeloven skal ligge til grunn. I all sin enkelthet: Her skal det være godt å ha båt! Per i dag har hele 15 båter over 40 fot funnet sitt nye hjem i Hvile Havn. I løpet av 2002 vil kapasiteten i tillegg utvides til ca. 35 småbåtplasser i båser med gangbare uteriggere.

Et vesentlig problem som tidlig meldte seg var at selve kaia var i dårlig forfatning og at den en gang for flere år siden faktisk hadde rast i sjøen. En grundig befaring avdekket flere store sprekker og hulrom under betongen, og ved hvert høyvann kunne man se at sjøen gravde ut stein under kaia. Flaks da at en av beboerne i Hvile Havn nettopp er slepebåten "Kyane" med innehaveren av Haug Maritim Service som skipper. Er det én ting altmuligmannen om bord og hans partner kan, i tillegg til å reparere alt som har motor, så er det å sprøyte betong. I løpet av noen dager ble flere kubikkmeter sprøytet inn i og under kaia, slik at den igjen fremstår som solid og i god stand.



Forts. side 17

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

Båter over 40 fot skal ligge longside, alle har sin egen strømkurs med nok kapasitet til å overvintre om bord, vann er tilgjengelig hele året på bryggene, toaletter og vaskemaskin/tørketrommel finnes i land og det er gratis parkering til alle båteierne. Bygget er hjem til 12 bedrifter som alle skal tilbys båtplass ettersom utbyggingen av havnen blir ferdig. Ikke vanskelig å forstå at det allerede er en venteliste og det uten noen form for annonsering...!
Naboene på bryggene har fått god kontakt og det gamle miljøet er i ferd med å komme tilbake. Grillene har allerede vært flittig i bruk og ankerdrammen har kommet frem om bord hos hverandre. Hvile Havn er bevis på at det alltid finnes en løsning dersom man står på og kanskje er villig til å gå over bekken etter havn.









Hvile Havn prisliste:

Sommersesongleie i bås: kr. 1450,- + mva per bryggemeter
Longside helårsleie: kr. 1000,- + mva per meter per år pluss forskuddsleie for 10 år på kr. 30.000,- + mva som forbrukes med kr. 3.000 per år
Longside vinterleie: kr. 365,- + mva per meter

For nærmere informasjon kontakt Kirsten Faye eller Stein Eriksen på tlf. 66 78 35 65, eller stein@beddingen.com.

TILBUD FRA BÅTHUSET



GPS

Garmin eTrex kr. 1990.-

JABSCO PAR MARINETOALETTER
Std. kr. 1890.- Stor kr. 2340.-





El-toalett kr. 2190.-



COOLMATIC kjøleskap
RPD 40 kr. 4495.-
RPD 50 kr. 4890.-



ISOTEMP varmtvannsbereder - 40L vv kr. 2990.-



SCANMARIN kulefender
60 cm. blåse kr. 398.-



ZODIAC fra kr. 6990.-



ORIGO 3000 kokeapparat kr. 2195.-

Forhandler også:

vetus®

BÅTHUSET
BÅTUTSTYR • VANNSPORT • KLÆR • GAVER

Slependveien 58, 1341 Slependen
Tlf.: 67 55 96 00 • Faks: 67 54 20 78 • Mob.: 909 19 100
thomas @baathuset.no

«Styrhuset»

Av Steinar Enge

Det er 13 år siden vi gikk til denne anskaffelsen som har gitt oss utallige nyttige, hyggelige og morsomme stunder. Da er det kanskje på tide å friske opp noen minner fra begivenheten.
Vårt mangeårige medlem og en av gründerne av NMSK, Reidar A. Berg, kjøpte et av to styrehus fra Canadiske supplybåter som lå til ombygging på Kaldnes i Tønsberg. Hans mening var å plassere det på taket av forretningsbygget hans på



Maritim, og bruke det til kontor. Dette prosjektet strandet, visstnok på grunn av en uvillig nabo. Dermed donerte denne iderike mannen hele sulamitten til NMSK, forutsatt at vi hentet det fra Kaldnes. Et handlekraftig styre tok opp hansken og søkte å finne en passende lekter å plassere styrehuset på. Dette fant man i Holmsbu. På dette tidspunkt var det meningen at styrehuset skulle plasseres på land. Man fant det likevel rimeligst å kjøpe en lekter for å få fraktet styrehuset til Oslo. Fredag 09.06.89 dro undertegnede avgårde med Grunsund for å hente lekteren i Holmsbu, og slepe den til Tønsberg. Til å hjelpe meg med det ærefulle oppdrag hadde jeg fått med en kamerat ved navn Bingo. Da vi fant lekteren i Holmsbu, måtte vi jobbe en del med å forhale et par snekker som lå godt fortøyd til denne. Vi kom oss omsider avgårde med slepet utpå kvelden. Været var glimrende, og vi opplevde ingen problemer. Men farten var ikke mye å skryte av. Det ble en svært lang kveld og natt. Var fremme ved kanalbrua i Tønsberg ca kl. 4 om morgenen etter. La lektern på b.b. side, bakket opp, alt snudde rundt, og dermed lå lektern perfekt inntil kaien. (Flaks?)

I mellomtiden hadde Helleik på Galathea vært i farta. Herfra bringes et utdrag fra dekksdagboken til Galathea:

Lørdag 10.06.89

Anløp Håøybukta og plukket opp Jens Henrik. Fortsatte sydover vest av Kaholmen. Praktfullt vær. Skipper tørnet inn etter pass. av Småskjær. Ank. Tønsberg. Sol, lett bris, pent vær. Kastet loss og tok sleper ombord. Pass. kanalbroen.
08.25 Lekteren på plass v/Kaldnes.
15.10 Slepet klar. Kastet loss. Pass. kanalbroen.
Pass. Filtvet. S-lig solgangsbris. Fart 5 kn. etter bestikk. Ank. Håøybukta til vårsamlingen. Fikk fortøyd lekteren langs land. Fort. siden langs Libela med ankeret ute.

Søndag 11.06.89

Avg. Forberedte sleping. Lettsk. SW bris, pent vær. Slepet underveis. Bingo med. Tok slepet på st.b. side v/Killingen.
Slepet anbragt i Bestumkilen.
16.45 Fort. i Bestumkilen.

At styrehuset hadde gjesteopptreden på vårsamlingen 1989 var selvsagt utrolig morsomt og kjærkomment. Timingen var jo nærmest perfekt. Det kunne lett ha skjært seg i forbindelse med en situasjon som oppsto i Tønsberg da vi skulle løfte styrehuset og sette det på lekteren; Da kranen satte i gang løftet smalt det. En kortslutning i strømforsyningen til kranen medførte en kraftig eksplosjon som gjorde at 10-12 mm tykke stålplater som dekket hjulgraven til kranen ble slått opp. Temmelig dramatisk. Der hang styrhuset og dinglet med sine ca. 40 tonn i en strømløs kran… -på en lørdag. Via verftsjsefen fikk vi tak i elektrikeren. Han var





ikke kjørbar og måtte hentes med drosje. Karen ristet på hodet, brettet opp skjorteermene, og etter et par timers arbeid og var kranen igang igjen og vi fikk plassert styrehuset på lekteren.
Lekter og styrehus ble anbrakt ved servicebrygga til MB. Men det var selvsagt ingen god løsning på sikt.
Jeg spurte etterhvert Erik Brauner om det var i orden at vi ankret styrhuset midlertidig utenfor La-Sa. Dette var helt OK for ham, men han anbefalte at vi også spurte Løvenskiold. Grunnet **hyppige skipsanløp** på kaien til Løvenskiold-Vækerø ble denne søknaden avslått! Stilig.
Heldigvis stilte Oslo Havnevesen velvillig opp. Sammen med et par av oss fra NMSK jobbet gutta på "Hauk" en hel dag gratis med henting og utsetting av moringer. På den måten havnet styrhuset der det så vakkert ligger i dag.
Liv Sætre var formann i NMSK den gang. Hun måtte stå i spissen for en rekke "tøffe" avgjørelser i forbindelse med prosjektet. Lekteren kostet oss etter sigende ca. kr. 10.000.- + moms, og dette var vår første store "investering". Når vi først hadde satt i gang, måtte vi også ta konsekvensene. Det har klubben gjort, og jeg tror få eller ingen har angret på dette. Jeg vil gjerne gi en honnør til styret som i disse dager jobber aktivt med planene med å bringe lekter og styrhus opp i til en standard som gjør at vi kan føle oss trygge på- og være stolt av klubbhuset vårt. Styrets engasjement i denne saken tror jeg er en kraftig inspirasjonskilde. Det vil tross alt kreve en solid dugnadsinnsats fra medlemmene for å bringe prosjektet vel i havn.

FÅ BÅTBØRSEN HJEM I POSTKASSEN!

Abonner på Båtbørsen



460,-
20 Utgaver
Nå også med
internettabonnement
inkl i prisen!!
for mer info se
www.batborsen.no

Skal du kjøpe båt? Selge? Eller kanskje leie ?

Da er Båtbørsen bladet for deg. For kun kr 50,- kan du annonsere i Båtbørsen - med bilde ! Nå har du også muligheten til å få Båtbørsen rett hjem i din egen postkasse for bare kroner

460,- for 20 utgaver,
og kroner 250,- for 10 utgaver.
Til Europa koster det NOK 650,- for 20 utgaver.
Utenfor Europa, koster det NOK 750,- for 20 utgaver.

Fyll ut kupongen, skriv tydlig, skriv med STORE BOKSTAVER

(Kupongen gjelder også for eget abonnement)

☐ **20 utgaver.** ☐ **10 utgaver.**

Jeg som skal betale:

Navn: _____

Adr: _____

Post nr.: _____

Sted: _____

Kupongen sendes til :
I- COM AS
POSTBOKS 111, Sentrum 5804 BERGEN
Telefon: 55 94 35 00 Telefax: 55 94 35 01

☐ **Gaveabonnement.**

Navn: _____

Adr: _____

Post nr.: _____ Sted: _____

Navn: _____

Adr: _____

Post nr.: _____ Sted: _____

Navn: _____

Adr: _____

Post nr.: _____ Sted: _____