SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Juni 2016



www.nmsk.no

SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb

Redaktør Arnulf Wibe
arnulf.wibe@online.no



Forsidebilde: skøyta Maja med far og sønn (ukjent eier) -
- foto tatt en vårdag 2015 NØ Torbjørnskjær

Innhold

s 3	Formannens hjørne
s 4–5	S/Y Sincerity – Et reisebrev fra Italia og Frankrike
s 6-7	Lensepumpers pålitelighet
s 8	Om alt som kan gå galt – del 3
s 9	Kråkerøy rundt
s 10-11	GRUNSUND
s 12-14	Midtsidebåten NORISEN – en museumsbåt fra NMSK
s 15	«Trebåten» i Risør og Kragerø havnefestival
s 16-17	Landsetting på Oksenøya marina
s 18	Wichmann etterlysning
s 19	Knuter
s 20-21	Maritim ordliste
s 22	Navigasjon
s 23	Nest sist
s 24	Styre og stell

Formannens hjørne



Som skipper skuteløs sitter jeg her og skriver til Norsk Motorskøyteklubbs medlemmer og Skipperpostens øvrige lesere. Plutselig var Camilla, vår staselige båt gjennom de 8 siste år, solgt til sine nye og forhåpentligvis lykkelige eiere. Jeg har i mange år snakket om at jeg skal kjøpe kutter med skikkelig maskin, enten semidiesel eller liten skipsmaskin, og nå er dette altså realiteten. Innen du sitter med Skipperposten i hånden har jeg forhåpentligvis undertegnet kontrakten på neste båt. Jeg sier ikke mer før skuta er min. Kan kun si en ting, den er stor, den er tung og den har skikkelig maskin!

Norsk Motorskøyteklubb har hatt mange medlemsbåter med spennende og flotte maskiner opp igjennom tidene siden klubbens stabelavløping i ’75. Det finnes trolig ingen kystkulturinteresseklubb som kan skilte med flere motormerker av typen semidiesel og varianter over skipsmaskiner enn vår. Fortsatt har vi noen unike maskiner i medlemsmassen. Medlem Kjetil Dahl er ved å være ferdig med restaureringen av sin danske bunngarnsjolle Hans med Hundestedt semidiesel, og nylig har Tommy Sandli med familie meldt in Gamle Øksnesværing. Det er ekstra gledelig for en maskin- og båtinteressert NMSK formann å ønske velkommen til nye medlemmer som bringer slike unike båter inn i klubbens medlemsregister.

Årets medlemsaktiviteter inneholder varierte opplevelser for store og små. Allerede kan vi se tilbake på medlemsmøte i april med førstehjelpskurs i regi av Norsk Folkehjelp, samt den store bryggefesten på Maritims bryggeanlegg i Bestumkilen. Foran oss ligger Hurum Trebåtfestival hvor flere av klubbens medlemmer er påmeldt, Forbundet Kystens Landsstevne i Bodø 14.-17.juli hvor minst 2 av klubbens båter allerede er påmeldt, Risør Trebåtfestival 3.-6.august, Kragerø Havnefestival 12.-14.august, den STORE høstsamlingen i messa på Håøya i Oslofjorden, Akershusstevnet den 3.september, samt medlemsmøte i oktober og klubbens årsavslutning; Sildebordet siste lørdag i november.

Jeg vil oppfordre alle medlemmene til å tenke igjennom om de har mulighet til å bidra på stand for klubben under Risør Trebåtfestival samt under Kragerø havnefestival helgen etter. Se mer info lenger ut i Skipperposten. Høstsamlingen håper vi også alle prioriterer å delta på. Messa rommer mange, vi kan samle alle som vil og noen til der ute. Også denne helgen ligger det an til storartede opplevelser for store og små skippere, skipperinner, kvinnskap og mannskap. Og innen Risør satser familien og jeg på å stille opp med ny gammel-skute. God sommer til alle medlemmer og venner – vi sees!

Thomas Nicolai

Reisebrev fra Italia og Frankrike:
Mobilisering av S/Y Sincerety

- *av Knut Holth-Larsen–*

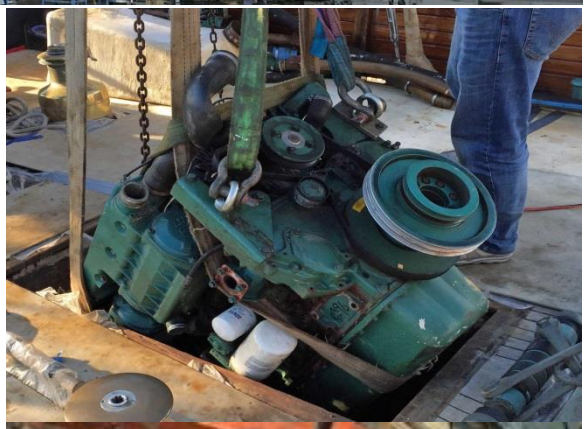
30. april satte Stian Reksten, Espen Glad (statslos), Sven Hafskjold (tidligere skipper på «Ty» - Tyrilistiftelsen) og undertegnede seg på Norwegian flight til Pisa sammen med eier av S/Y Sincerety Trygve Bratz. S/Y Sincerety skulle på vannet, rigget og seile til Cannes. Vi tok inn på et lite pensjonat i Viareggio.
S/Y Sincerety er en 95 fots seilbåt bygget hos Baglietto, Variazzo, Italia i 1928 for grunnlegger og direktør på Fiat, Agnelli. Båten bærer fortsatt preg av fordums eleganse, interiøret i salongen er paneler, skap og sofaer fra en av vognene på Orient Expressen. Se for øvrig: yachtsincerety.com. Trygve har eid båten siden 1998.
S/Y Sincerety hadde ligget på land i Viareggio siden 5. desember i fjor for utbedringer og oppgraderinger. Blant annet hadde det blitt skiftet 4 spant i motorrommet. Vi hadde tidlig i vinter avtalt med Trygve at vi skulle komme ned å hjelpe til med den siste finpuss, blant annet strekking av noen kabler å gjøre klart for sommerens seilaser. Noen dager før avreise var vi blitt varslet at arbeidene ved verftet var noe forsinket.
Søndag 1. mai var fridag på verftet. Vi satte oss derfor toget opp La Spezia, vi passerte marmordistriktet Carrara hvor den hvite marmoren til Operabygget i Oslo kommer fra. Videre til Cinque Terre – de 5 «kardemomme» byene som står på FN verdensarvliste. En flott opplevelse. I Corniglia inntok vi vår lunsj med forfriskninger. Dette ble reisens kulturelle innslag.
Mandag 2. mai kl 0800 kom vi om bord til et helt tomt motorrom, kun med 4 nye spanter, men uten motorfundamenter, forsterkninger mellom spantene og forankring ned til kjølbolter. Alle kabler var kveilet opp i motorrommet, ellers var rommet tomt for pumper, filtere og tanker. Båten skulle være i Cannes 9. mai til åpning av filmfestivalen. Vi hadde flybillett hjem fra Nice 10. mai. Første tanke – når går det tog til Nice. Trygve var mer optimistisk og sa her blir det lange arbeidsdager 08 -21.
Lange arbeidsdager er en ting, Italia er noe annet. Fra 1230-1330 var det siesta, og da måtte vi ut av verftsområde, ellers var arbeidsdagen slutt kl 17. Etter forhandlinger med verftsledelsen måtte vi «løsarbeidere» skrive under en kontrakt hvor verftet frasa seg alt ansvar for oss, kokken vår fikk etter noen dager lov å servere oss lunsj på verftsområde og vi fikk lov å jobbe til kl 21 hvis det ble betalt for vakthold i de ekstra timene.
Alt inventar til båten og alle komponenter og deler til motor og motorrom var på et lager, alle skroggjennomføringer i motorrom var åpne. Motoren var ribbet for alle pumper, dynamo, filtere og motorfester for å få den opp luken i dekk. Her var det bare å sette i gang. Alle løse deler til motoren måtte finnes, maler til forsterkninger mellom spanter, kjølbolter og motorfundamenter (kalt «bottom plates») og maler til motorfundamenter måtte produseres. Vi var 12 stk i arbeid: Eieren, vi 4 løsarbeidere, en tysk snekker til å produsere motorfundamenter, båtens mannskap på 3, to italienske elektriker og en bulgarsk altmuligmann.
Første arbeidsdag fikk vi lov å jobbe til kl 1800. Det var en halvtimes gange tilbake til pensjonatet. Med innlagt pit stop tok det noe lenger tid, for øvrig er havnen i Viareggio et interessant og imponerende skue. Viareggio er så vit vites Middelhavets største yacht reparasjons havn. Her ligger 100 millions yachtene side om side, og i havnen kunne vi telle flere 10 talls av dem. Så ble det 12-13 timers daglige økter. En ting er lange arbeidsdager, men vi skulle jo også hygge oss. Sene middager med rikelig med italienske viner, og måltidene ble avsluttet med Grappa og Limoncello «on the house» i rikelig mon.
Tirsdag kveld var vi ute og spiste på «stamrestauranten» over gaten for pensjonatet. Noen ganger virker ikke alt i Italia, nettet var nede – så det var umulig å få betalt regningen på over 200 Euro, dette så ikke ut til å bekymre verten, han sa ganske enkelt, kan dere ikke kom innom en annen dag og betale. Det skulle gå 3 dager før vi var tilbake, da ble verten så glad at han satt frem en hel flaske Grappa til oss. Ikke bare vi, også verftsledelsen var skeptisk til om seilas til Cannes kunne gjennomføres som planlagt, men rederen var evig optimist. Før vi viste ordet av det hadde han bestilt kran for motor instillasjon torsdag 5. mai Kristihimmelfartsdag (ikke helligdag i Italia) og sjøsetting lørdag 7. mai. Torsdag kl 17 kom mobilkranen.

Motoren måtte ned gjennom dekksluken på høykant. Da motoren var på plass startet vi feiringen- 5. mai var Stians fødselsdag!



Det ble noen flasker med Prosecco på pensjonatet før vi dro ut for å feire med en bedre middag. Utenom spagetti har de i Italia mye god og billig sjømat og ikke minst god og billig vin. Et festmåltid for 8 kostet 230 Euro.

Fredag morgen - HUFF - var det Prosecco eller Grappa det ble for mye av. Arbeidslysten var ikke den samme som i går. Heldigvis var det en hyggelig kaffebar rett utenfor verftsporten hvor de hadde expresso, som var så tykk at den nesten måtte spises med teskje, og Grappa. Da ble alt så meget bedre. Nå skulle alle «løse» deler til motoren på plass, dieseltank, filtere, ekspansjonstank, kiker til skroggjennomføringer og slanger monteres og ikke minst den siste oppretting av motoren gjennomføres.



Lørdag sjekket vi ut fra pensjonatet og flytte om bord, for båten skulle på vannet. Travelling liften løftet elegant 75 tonn, og manøvrerte med centimeters nøyaktighet mellom yachter i flere 10 talls millions klassen. Båten fløt, var tett, olje og kjølevann ble fylt på motoren. Etter lufting av dieselpumpe hakket Volvoen seg i gang. Vi kunne dra ut på prøvetur og fylle diesel.



Første kveld om bord serverte kokken et fortreffelig måltid med utvalgte viner. Det var spesielt og være på vannet å avslutte med et godt måltid. Italienerne på verftet var meget imponerte med fremdriften.

Søndag 8. mai. Det gjenstod fortsatt mye arbeid, lageret med skipets inventar var fortsatt ikke helt tømt. Et 30 talls kasser skulle stues i akterpiggen, seil skulle om bord, bommer monteres, stag skulle strammes. Kl 16 var vi på vei – 135 Nm rett til Cannes. Vi gikk for motor i ca 7 knop mens vi rigget. Jeg gikk av vakt kl 04 om morgen, ca 1 time senere, i grålysningen bråvåknet jeg da det ble helt stille ombord. Seilene var heist og vi gjorde 10 knop i en frisk bris mot Cannes. Kl 1500 var vi vel fortøyd i Cannes mellom en 130 fots seilbåt og en over 100 fots yacht, da er ikke 95 fot så stort allikevel, men desto hyggeligere og kunne ta ankeldrammen etter vel gjennomført oppdrag og se på naboene som aldri blir ferdig med å vaske og polere. Ankomsten til Cannes ble feiret med en stor middag på byen med hele besetningen. Det la heller ingen demping på feiring at det var min fødselsdag.



Tirsdag 10 mai. Ikke støyende arbeider, siste opprydding på dekk, montering av solseil og vasking av dekk. Mission complited. Båten var klar for å ta imot gjester ifm Filmfestivalen i Cannes. Vi tok kveldsflyet hjem til Oslo etter 10 slitsomme og opplevelses rike dager.

Lensepumpers pålitelighet

av Pål Steenfeldt-Foss –

Det er med ikke så lite ærefrykt, at jeg med mine 2 års erfaring som skøyteeier antyder overfor medlemmene i Norsk Motorskøyteklubb, som tilsammen har hundrevis av år med erfaring, at jeg kanskje kan bidra med et tips om hvordan man passer på en skøyte.

Temaet er automatiske lensepumper. Det finnes jo millioner av dem i båter rundt i verden. Utfordringen som gjør en skøyte litt spesiell, er at det gjerne er ca 1,8 menneskearms høyde fra dørken ned til bunnen av kjølsvinet, og umulig å komme ned dit. Kanskje med unntak for en velvoksen orangutang. Derfor er det vanskelig både å installere, vedlikeholde og fjerne (defekte) lensepumper. I tillegg er det av samme grunn vanskelig å holde svinet (er det derfor det har fått navnet?) rent, slik at lensepumpene får relativt kort levetid. Lensepumper som blir stående noen dager eller uker under vann fordi automatikken har sviktet, de dør. Selv om de er dyre og flotte.

OK. Det tok meg nesten to år. Jeg har kjøpt en del lensepumper. Og avhendet nesten like mange. Jeg har forsøkt mange forskjellige innretninger som presumtivt skal starte lensepumpen når vannstanden kommer over et visst nivå, for så å stoppe pumpen igjen når vannstanden er lav nok. Og avhendet nesten like mange slike også.

I de to årene kom jeg til at det alltid bør være tre pumper som virker. For neste gang jeg kommer ombord er det ikke det. Tre uker er en normal levetid for en lensepumpe i samarbeid med (les kamp mot) en nivåbryter. Så etter en ukes fravær er det kanskje 2 igjen som virker.

Grunnen til at jeg våger å fortelle om dette er at jeg endelig har funnet noe som virker. Det er det sikkert mange av dere som har også. For mange år siden, sikkert. Men likevel.

Det er mange små komponenter som må til, men slik er det jo med alt utstyr på en båt. Særlig på skøyter. Den viktigste er en trykksensor. Denne inneholder en bryter som slår inn når trykket inn gjennom tuten på venstre side blir høyere enn noen få millibar, og slår ut igjen når trykket faller under en litt lavere grense, men fortsatt over normalt atmosfæretrykk. Altså en pressostat. Jeg har kjøpt en håndfull DesignFlex PSF103-9081-020 fra Elfa.se, der har den varenummer 15454154 og koster 220 kroner pr stykk.



Den har følsomhet på 5 mbar og litt hysterese.

I praksis skrur den seg på når trykket tilsvarer ca 10 cm vann, og av igjen når trykket tilsvarer ca 5 cm vann.

Der nede i dypet overlever jo nesten ingen ting, og særlig ikke elektroniske komponenter, så jeg har plassert den lett tilgjengelig på høyde med dørken. Fra tuten og ned i dypet går det en 6mm myk plastslange. Den ligger inne i et vanlig 16 mm stivt elektrikerrør slik at den ikke beveger seg i grov sjø. Elektrikerrøret er festet i plastklips som er skrudd fast i spant. På den måten er det svært enkelt å trekke sensoren med plastslangen opp fra røret for rengjøring, og nesten like enkelt å ta røret løs fra plastklipsene og rengjøre eller skifte ut det.

Når vannet stiger høyere enn bunnen av den myke plastslangen, blir det litt trykk i røret. Og selv om sensoren er mer enn en meter høyere enn vannstanden, reagerer sensoren som om den lå på samme sted som nederste punkt på slangen.

Rør, slanger og klips er svært billige, og sensoren har vist seg å leve lenge fordi den er i et trivelig klima. (Kan det bli triveligere enn ombord i en skøyte?) Sensoren tåler ikke så mye strøm gjennom bryteren, så jeg lar den styre et enkelt relé som igjen styrer pumpen. Pass på å bruke 12 Volt relé på 12 Volt pumper på 12 Volt kurser og 24 Volt relé på tilsvarende 24 Volt. Vi som har skøyter har jo gjerne minst 3 strømkilder, 24 V forbruk, 24 V start, og en ekstra 12 V til utstyr som ikke er å få i 24 V utgave. Det kan være lurt å ha en lensepumpe på hver av disse, slik at en eller to flate batteribanker ikke medfører at lensepumpen stopper. Vinterstid kan det være greit å ha en direkte på landstøm (via en AC/DC omformer) i tillegg.

På pumpen har jeg festet et 22 mm kobberrør med en klemringsvinkel og nippel og en kort slangestubb i bunnen. Røret er langt nok til å nå fra dørken og helt ned til bunnen, og klipses enkelt inn i plastklips på samme måte som røret til sensoren. Ledningen stripser jeg fast i røret. På den måten blir det enkelt å løfte pumpen opp etter kobberrøret og rengjøre rotor og filtre regelmessig. Og fordi pumpen ikke har innebygget automatikk er den både mer pålitelig og billigere hvis den må skiftes ut. Jeg har testet mange typer pumper også, men nå bruker jeg billige sentrifugalpumper på 360 / 500 / 750 GPH. De har ¾" slangetilkobling og tilstrekkelig løftehøyde.



Det har vist seg at det kan være en fordel å montere en tilbakeslagsventil selv om skroggjennomføringen er høyt oppe. Det er lang vei ut av en skøyte, og vannet som renner tilbake til svinet når pumpen stopper kan være nok til å få pumpen til å starte igjen. Og da blir ikke systemet så pålitelig som ønsket...

Nå har Donna hatt 3 slike sett i nesten et år, og alle virker fortsatt fint, så levetiden har økt slik at jeg kan bruke tiden til andre viktige vedlikeholdsoppgaver.

	Antall pr pumpe	*Leverandør*	*Antall pr pakke*	*Varenummer*	*Pris pr pakke*
Trykksensor	1	Elfa.se	1	15454154	220,00
Plastslange	1-2 m	Biltema	5 m	15-310	22,90
Elektrikerrør	1-2 m	Biltema	2 m	44-061	10,90
Plastklips 16 mm	2 stk	Biltema	100stk	35-853	49,90
Kobberrør	1-2 m	Biltema	2 m	86-9880	299,-
Plastklips 25 mm	2 stk	Biltema	1 stk	25-343	7,90
Nippel	2 stk	Biltema	1 stk	25-4357	59,90
Vinkel	2 stk	Biltema	1 stk	86-6116	64,90
Tilbakeslagsventil	1	Maritim	1 stk	6007-01	59,-
Slangeklemmer	4	Biltema	2 stk	61-904	24,90
Relé	1	Ekstralys.no	1 stk	14930	29,-
Slange 19 mm	Ca 5 m	Biltema	5 m	25-9070	99,-
Lensepumpe	1	Hva som helst			150 - 5000

Om alt som kan gå galt

- *Ole Larsen* –

Fortsettelse av historien *«Om alt som kan gå galt»,* fra Skipperposten i mars 2016

Resyme: Knallvær, spist og badet på Langøyene i Indere Oslofjord. ----motorhavari 500 m fra Langøyene med tiltagende pålandsvind.



120 er et bra telefonnummer! Ganske ille å måtte bite i det sure eplet og tilkalle redningsskøyte, men alternativet var knust båt ganske snart. Da fikk jeg ihvertfall litt igjen for å være totalmedlem. Redningsskøyta rakk fram i tide så vidt, kameraten som var med, benyttet selvfølgelig anledningen til å oppgradere facebook med bilder. Flaut!!

Gutta på redningsskøyta lurte på hvor de skulle taue oss. Ja,- til Nesset som er hjemhavn ?!? Det kunne jeg bare glemme, det tok for mye tid og Oslofjorden kokte av andre båter som også trengte hjelp. Vi ble da enige om at Maritim var et fornuftig valg av nødhavn, da i hvertfall 1/3 av båtene var på vei til Læsø, så der var det i hvert fall plass.



På Maritim fikk vi en ikke helt elskelig mottagelse og bare beskjed om å komme oss vekk umiddelbart, motorhavari eller ikke. Alt ble mye bedre da jeg fortalte at jeg kjente Thomas, da var vi plutselig nesten hjertlig velkomne.

Mandagen etter ringte jeg Redningsselskapet og lurte på om de kunne slepe meg til Nesset. Det var ikke noe problem, det kostet bare minst 10.000,- kr. Ja, men jeg er totalmedlem, prøvde jeg.

Ja, hadde du ikke vært det ville det kostet 40.000,-kr for tauing fra Maritim til Nesset innerst i Bunnefjorden. O.k, dette måtte jeg klare selv, så slagplanen var å bare gå for motor forbi Killingen, og gå for segl nesten inn til Nesset og får Tomman i husbåten, til å slepe resten med skøyte.

Motoren startet og gikk supert, så dette skulle gå bra. --- Vi kom midt mellom Løvenskiold og Killingen før all oljen var borte og motoren stoppet, og også nå med frisk pålandsvind.

Ankeret ble droppet rimelig fort, og så lå vi der da. Vi lata som om det var et helt naturlig sted å stoppe for å bade. Redningsskøyte igjen for 300 meters slep—nei. Vi måtte da kunne få noen velvillige sjeler til å få oss tilbake. Det vrimlet av båter forbi oss hele tiden. Vi brukte 2,5 timer på å finne denne velvillige sjelen med altfor liten båt og motor. De fleste snudde seg bare bort da vi prøvde å praie dem. Så etter drøyt 3 timer, var vi tilbake til utgangspunktet… Maritim.

Nå måtte jeg finne ut nøyaktig hva som var galt med denne fantastiske motoren som tydeligvis hadde blitt besatt av en vrangvillig ånd. *Fortsettelse i neste nr.*

Kråkeøy rundt

av Thomas Bjønness –







Isegran er et mekka av kystkultur, båter, trebåtbygging og –restaurering, alt vakkert innpakket i flotte brygger, nydelig beliggenhet og en drøss med trivelige folk både ansatt og regelmessig frekventerende. I år har Knut Sørensen som driver Fredrikstad Maritime Center på Isegran også åpnet Isegran Skipshandel, -stedet du får alt du drømmer om til din tradisjonsbåt, skute, skøyte eller lignende.

Hvert år i pinsen arrangeres Sail Isegran. Arrangementet er gratis, og samler mange seilskøyter av ulike typer, samt mindre seilsjekter, -joller og tradisjonsbåter. Lørdag (pinseaften) er det jolleseilas Kråkerøy rundt, og søndagen består av skøyteseilas på Leira sydvest for Kråkerøy.

I år slang Lotte (7 ½) og jeg seiljolla på tilhenger'n og sjøsatte den på Isegran tidlig lørdag morgen, rigget opp luggerriggen og gjorde oss klare til jolleseilas. Jolla, en 12-13 fots robåt med doble tolleganger er opprinnelig rojolla til Colin Archeren R/S 5 Liv, som jeg fikk byttet til meg og restaurert vha Knut m.fl. på Isegran i fjor vinter. Det var også her jolla ble rigget og restaurert, etter heller dystre fremtidsutsikter gjennom flere år liggende inne i båthuset på Isegran.

Med kortest vannlinje, og forholdsvis største bredde samt minste rigg lå ikke pallplasser i horisonter, men fulle av pågangsmot og entusiasme fikk vi en glimrende start på seilasen. Vi rodde som konger motstrøms over startlinja opp til den grønne staken ved gamlebyen, hvor seilet ble heist og kombinasjonen av medstrøm og medvind deretter førte oss hurtig og vakkert ned Østerelva til første mål; Arisholmen. Vi rundet bøya som 3. båt, og beholdt 3.plasseringen i hvert fall de første 10 minuttene. Innen målgang på Arisholmen tok vi sisteplassen med glans, kun 2 sekunder etter nest siste båt. Gleden var stor også da vi kom i land, og arrangementskomiteen bød på gratis wienerpølser og brus.

En time senere, mette og gode, skulle forrige etappes eksemplariske slør- og lensseilas til Arisholmen fortsettes på kryss i motvind og motstrøm innaskjærs nordover til andre mål i Vesterelva. Se for dere følgende; litt bølger, frisk vind, heftige slag og mye bølgeskulp der vi seilte i jolla. Og jentungen? Hun la seg til å sove på bunntiljene og våknet ikke før halvannen time senere. 25 slag, 2 timer og 2 Natuiske mil senere var beskjeden fra følgebåten tydelig og klar; dersom vi ville ha slep opp elva var tiden NÅ. Kun en båt klarte å seile helt opp til Fredrikstad sentrum. Resten takket ja en etter en, når armene var slitne etter timer med roing etter seilingen.

Vel tilbake på Isegran rigget vi ned og plasserte jolla tilbake i henger'n, samt spilte Kubb på brygga mens vi ventet på at grillene skulle bli varme. Totalt tror jeg vi må ha vært 50-60 personer i alle aldre samlet rundt grillene utover kvelden. Lotte fant nye venner å leke med, og noen timer etter egentlig sengetid satte vi oss i bilen, fulle av inntrykk, og rettet kursen tilbake til Oslo igjen. Tusen takk til Knut og Co samt hele gjengen på Isegran for en fantastisk dag i fantastisk miljø. Nevnte jeg at de driver med Trebåtbygging og –restaurering. Slipping er billig, og kompetansen er stor. Kontakt Knut på www.maritime-center.no eller knut@isegran.no

MS GRUNDSUND

En medlemsbåt i NMSK

BÅTNAVN: Grunsund
BÅTTYPE: Motorskøyte
RIGG: Fokk og mesan
BYGGET: Flekkefjord 1938
BYGGEMÅTE: Furu på eik
LENGDE: 46 fot
BREDDE: 5 m
DYPTGÅENDE: 2,1 m
MOTOR: GM Detroit 471, 128 hk
KALLESIGNAL: LEX
EIERE i NMSK: Steinar Enge, Rune Enge, Sidsel Thommesen



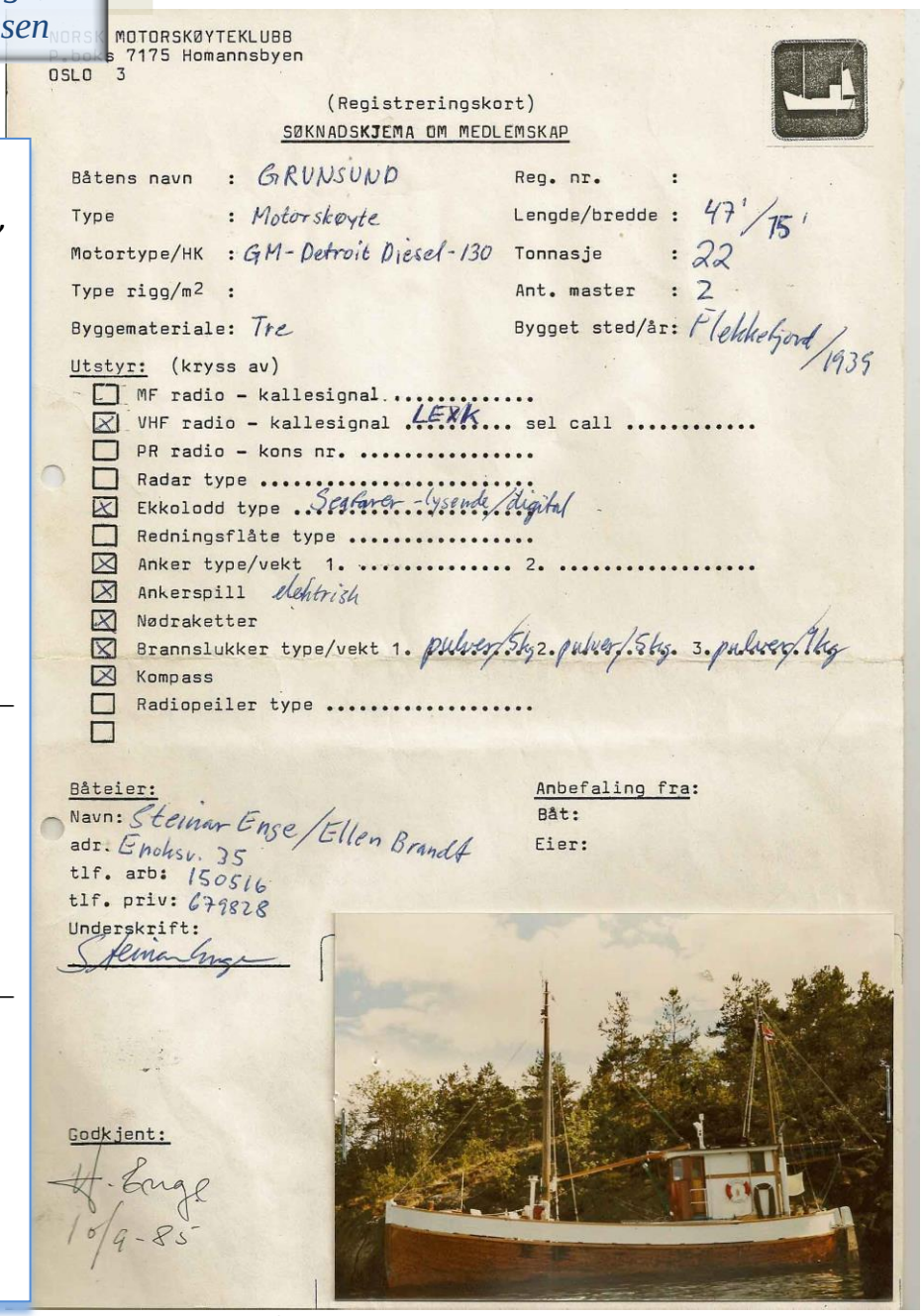
Historikk fra siste eiere Sidsel Thommesen/Jørn Backe, innmeldit i NMSK i 2013:

Båten ble bygget 1938 ved Flekkefjord Båtbyggeri. I fiske til 1972. Ombygget til bobåt 1972-1982 i Halden. Flere eiere etter det.

Ble kjøpt sommeren 2010 i Oslo og ført til Bergen. Nå hos Skipstømraren i Sagvåg for utbedringer 1-2 år.

....og så fikk vi siste nytt: Grunsund viste seg å være full av bolverksbiller og råte. Den ble hugget i Sagvåg på Stord i 2014.

....og slik ender også mange andre motorskøyter etterhvert, men *ikke* alle. La oss bevare så mange som vi makter !



NORSK MOTORSKØYTEKLUBB
P.boks 7175 Homannsbyen
OSLO 3

(Registreringskort)
SØKNADSKJEMA OM MEDLEMSKAP

Båtens navn : GRUNSUND — Reg. nr. :
Type : Motorskøyte — Lengde/bredde : 47'/15'
Motortype/HK : GM-Detroit Diesel-130 — Tonnasje : 22
Type rigg/m² : — Ant. master : 2
Byggemateriale: Tre — Bygget sted/år: Flekkefjord/1939

Utstyr: (kryss av)
- ☐ MF radio - kallesignal .....
- ☒ VHF radio - kallesignal LEXK... sel call .....
- ☐ PR radio - kons nr. .....
- ☐ Radar type .....
- ☒ Ekkolodd type Seafarer - lysende/digital
- ☐ Redningsflåte type .....
- ☒ Anker type/vekt 1. ..... 2. .....
- ☒ Ankerspill elektrisk
- ☒ Nødraketter
- ☒ Brannslukker type/vekt 1. pulver/5kg 2. pulver/5kg. 3. pulver/9kg
- ☒ Kompass
- ☐ Radiopeiler type .....
- ☐

Båteier:
Navn: Steinar Enge/Ellen Brandt
adr. Enøksv. 35
tlf. arb: 150516
tlf. priv: 679828
Underskrift: Steinar Enge

Anbefaling fra:
Båt:
Eier:

Godkjent:
H. Enge
10/9-85

"HVORFOR HETER BÅTEN DIN "GRUNSUND" ?"

M/S Grunsund ble bygget i Flekkefjord i 1938 av båtbygger Ingvar Tobiassen, og sjøsatt 1. desember 1938. Båten ble målt i Egersund 11 januar 1939 av Josef Bøckmann og funnet 46,8 fot lang, 16,1 fot bred,6,3 fot dypgående, og med en drektighet på 20,96 tonn. Det ble satt inn en motor på 35 HK, antakelig en Rapp. Forøvrig var den jaktrigget med en mast.
Navnet Grunsund kommer fra to holmer i Egersund, hvor sundet mellom heter Grunsund. Rederen var Magnus. Broren hans P. Skalberg var også medeier, men etter noen uoverenstemmelser trakk han seg ut.
Båten var på all slags fiske fra Skagerak i sør til Finnmark i nord. En gang under krigen skulle Magnus besøke sin forlovede i Egersind. Det var vinter og is så han fulgte råka etter fergen. Senere viste det seg at på grunn av isen hadde fergen snudd, og resultatet for Grunsund ble katastrofalt.
Båten gikk til bunns, men heldigvis ikke Magnus,- han berget livet. Etter dette ble det for dyrt for Magnus å reparere båten, så den ble solgt på tvangsauksjon til Syversen.
Syversen var bosatt i gamle Hellesund i Blindleia. Han var fisker og har også vært på Island og fisket. Jeg traff Syversen i Kragerø en sommerdag i 1992. Han fortalte at han byttet motor og girkasse i 1966. Da ble det satt inn en Detroit Diesel og en Alisonkasse. Motoren var på 118 HK. Han fortalte også at Grunsund ble tatt ut av fiske i 1972.
Forøvrig har jeg blitt fortalt at det i tillegg har vært to eiere til fra Drøbak-distriktet som jeg ikke har vært i kontakt med.
Jeg overtok Grunsund i 1989 etter Steinar Enge.

Hilsen Rune Enge, M/S Grunsund



Kutteren NORISEN

Utdrag fra Norsk maritimt museum:





Norisens motorer:
1916-1939: 25 hk Bolinder
1939-1976: 30 hk Union
1976-nå: 42 hk Brunvoll, 1964-modell, produsert tilnærmet uendret fra 1917.
Norisen drev aktivt fiske til 1984.
I mellomkrigstiden foregikk fisket slik: Jan.-påske: Lofoten (10 mann), mai- st.Hans: Finnmark (10 mann), juli- september: Barentshavet (Bjørnøya og Spitsbergen, 6 mann), september - jul: Finnmark (6 mann). Vinter og vårfiske 4 dorryer m. 2 mann i hver,Barentshavet og høstfiske fra fartøyet
Registreringsnummer: T66LK. Matrikkelnummer 66 i Lenvik kommune.
"Norisen" ble solgt til en privatperson. Restaurering ville blitt mer kostbart enn forventet, så skuta ble tilbudt Norsk Sjøfartsmuseum på Bygdøy (Oslo).
Norsk Motorskøyteklubb v. Helleik Enge ("Galathea") skar av akterenden så den fikk samme vinkel som taket på Båthallen. I forkant ble fartøyet delt i to rett forran maskinen.
Norisen ble bygget til Kristian Fredriksen, Gibostad.
Produksjonssted / Eksponeringssted i 1916, på Rognan i Salten
Beskrivelse: Skrogseksjon av kravellbygget fiskekutter, fra ca mitdtskibs rett foran motoren til rett bak styrhuset. Aktersiden er skåret skrått for å passe inn under skråtaket i Båthallen. Det sitter nå en Brunvoll på 42 hk i den.

Om kutter (fra Wikipedia)

Kutter kan referere til flere forskjellige typer fartøy. **Kutter** er på norsk en skrogform med utoverhengende hekk. Hekken er som regel halvsirkelformet i Norge, men i andre land kan den også være rektangulær. Baugen er som regel loddrett, men kutternavnet er mest knyttet til den utoverhengende hekken. Kutteren skiller seg derved klart fra Jakter (Hardangerjakter) og Jekter som har flatt akterspeil og utoverhellende forstevn.

Opprinnelsen til navnet kommer fra import av engelske fiskebåter på slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet. I denne perioden gikk mange engelske fiskere over til motor og norske fiskere overtok de gamle båtene deres. Nordmenn kjøpte de mindre båtene som var billigst og de mindre båtene hadde en mast. På engelsk er en båt med en mast og to forseil, en "Cutter".

Siden **kutter** på norsk er knyttet til skrogformen, brukes betegnelsen både på en- og tomastere og på motorkuttere. Kutterskroget ble meget populært, overtok etter jaktene, og ble den vanligste skrogformen på vestlandet og bygget i stort antall helt fram til 1960-tallet. Kutterne ble brukt til alle formål men mest til fiske. Det ble utviklet egne, norske kuttertyper: Mørekutteren og Hardangerkutteren.



Norisen ved Finnsnes 1948


Norisen i Stamsund 1936

"N O R I S E N"

Fra Skipperposten i desember 1986

En stor del av medlemmene er allerede godt kjent med prosjektet "Norisen" men til orientering for de uinnvidde skal jeg kort forte lle hva dette går ut på.

"Norisen" er en 5o fots kutter bygget på Rognan i 1916 og helt opp til de senere år har den vært anvendt som fiskefartøy nordpå. Det står i dag en esylindret Brunvold motor på 46 HK ombord.

Den ble nylig solgt og havnet her i Oslo området. De nye eiere sku anvende den som lystbåt men fant snart ut at det ble for kostbart skifte ut dårlig treverk.

Sjøfartsmuseet ble forespurt om det var interesse for å bevare båt eller deler av den. Etter nøye vurdering ble det besluttet å gå in å innlemme akterskipet med motor og styrehus i museets samlinger f å vise for publikum utviklingen fra åpne fiskebåter, drevet frem v hjelp av årer og seil, til dekket fartøy med motor som fremdrift.

Haken ved prosjektet var den økonomiske siden av det: Hvordan ina siere arbeidet med å skille resten av skroget fra den delen en kun få plass til inne i Båthallen. Videre forflytning av denne ca. 15 tonn tunge delen dit en ønsket å plassere den?

Førstekonservator ved museet, Johan Kloster, så for seg muligheter for at medlemmer av NMSK kunne tenke seg å påta seg dette på dugna

Personlig tente jeg straks på ideen og ved å lufte den for en del medlemmene fikk en klare signaler om at dette var noe for oss.

Og så var hjulet i gang: Den 12/11 ble båten, ved hjelp av Oslo-krana, satt på land like nedenfor Framhuset og den 15/11 var samme kalte medlemmer i gang med "motorsag-massakren"

Det har vært en utrolig god oppslutning om arbeidet og pr. i dag står den delen av skroget som skal bevares, klar til å flyttes inn i Båthallen.



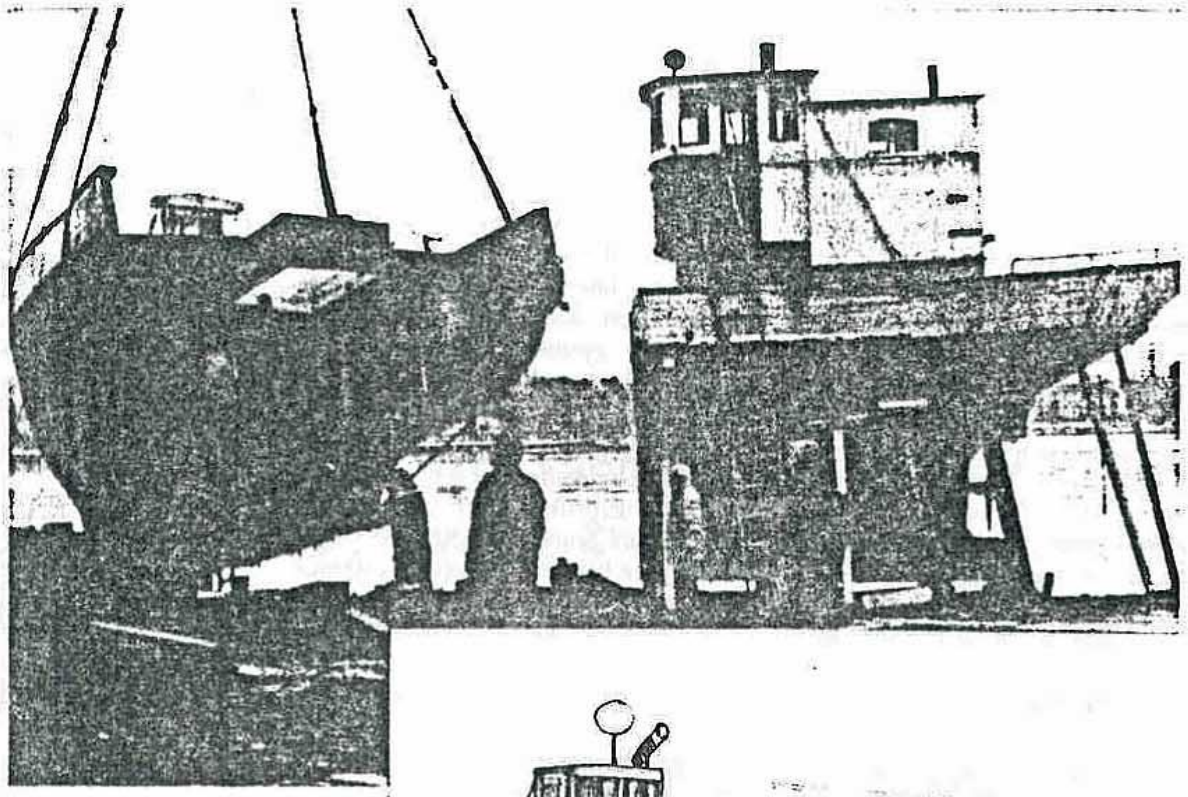
Selv om mye av jobben er gjort, gjenstår fremdeles mange timers arbeide før vi kan si oss ferdig med oppgaven. Hittil har det kun vært mulig å arbeide med båten i dagslys, altså lørdager og søndager, men når den på nyåret er vel plassert innomhus vil det også kunne jobbes med den på kveldstid.

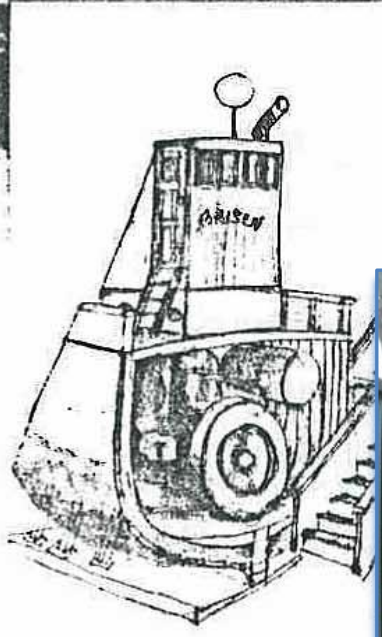
Har du litt tid å avse håper jeg du straks tar kontakt med undertegnede.Her får du mulighet til å treffe dine med-medlemmer på en ny og givende måte. Ingen har erfaring fra lignende arbeide og interesante diskusjoner om hvordan de forskjellige faser skal løses, vil naturlig nok oppstå. Du vil også ha glede av hyggestundene med kaffen og matpakken (av og til også ferske rundstykker, servert av museet) rundt lunsjbordet. Foruten å diskutere gjennom det som er gjort og det som skal gjøres, ofte sammen med museets folk, blir som regel også tid til en båtprat sammen med medlemmer du kanskje ellers ikke møter.

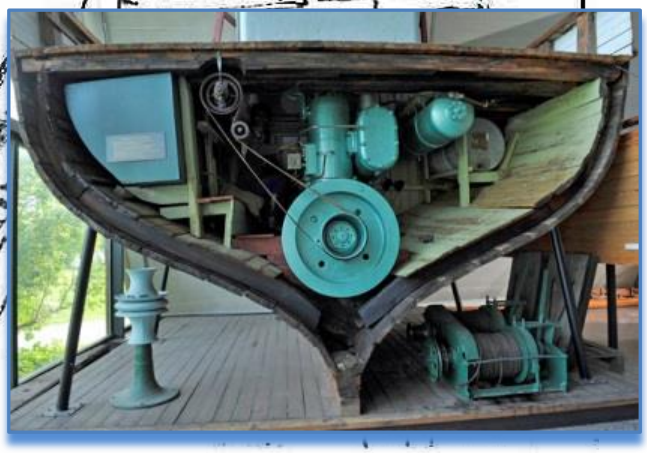
Fra museets side er det antydet at en plakett med inskripsjon om arbeidet er utført av NMSK, vil bli plassert ved skroget.

VEL MØTT TIL DUGNAD PÅ "NORISEN" I 1987.

helleik







....og slik har Jarle Bjørklund tenkt seg det til slutt skal bli.

«Trebåten» (Risør trebåtfestival)

av Thomas Bjønness –

Risør Trebåtfestival har de senere årene løftet seg ut av en bølgedal. Fra konkurser og missnøye har festivalen lykkes å gjenoppstå som sommerens kystkulturelle høydepunkt for hele familien. Mye er slik det var i de gode gamle dager, men det er også nye tanker tilpasset dagens publikum og deltagere. Nok om det. *Trebåten* i april burde være selvskreven for alle NMSKs medlemmer med trebåter, samt at jeg vil oppfordre alle medlemmer som har andre typer båter å vurdere deltagelse på festivalen og legge båten i gjestehavna. Det er fullt mulig å delta på all moroa selv om man ikke har deltagende båt. Meld på båt og mannskap eller kjøp deltagerbilletter, samt les mer om programmet på www.trebatfestivalen.no



I tillegg skal *Norsk Motorskøyteklubb* delta på en helt unik måte i år. Vår flotte semidieselmaskin Ferdinand fra kutteren Vannbukk skal stilles ut, og det skal demonstreres oppstart og kjøring av en slik maskin. I tillegg skal vi dele ut ca en million utgaver av Skipperposten til nysgjerrige publikummere. Vi må huske på at for mange er kunnskapen om eldre og særpregede motorfartøyer som representerer kystens historie, slike fartøyer og maskiner som vår klubb er tuftet på, ikke så stor, og her har klubbens medlemmer mye å bidra med. Jeg ber derfor alle medlemmer i klubben vurdere om de har anledning til å bidra på stand i løpet av festivalen slik at jeg slipper å stå der alene. Jeg ser for meg at jeg starter maskinen ca annenhver time, og lar den "hvile" ca en time mellom hver gang. Som bidragsyter på stand vil du kunne fortelle om klubben, dele ut skipperposter, evt dersom noen av dere kan bidra hadde det vært supert om dere kunne selge vafler eller lignende. Personlig har jeg påtatt meg andre oppdrag under festivalen i tillegg. Jeg skal holde havnevandring slik jeg gjorde i fjor, og nytt av i år er at jeg også skal være speaker på motorbåtdefileringen. Det er derfor supert om noen andre av klubbens medlemmer kan stå på stand i alle fall de periodene jeg ikke kan være tilstede, i tillegg til at det er hyggelig om vi kan være flere sammen… Kontakt meg på mail eller tlf så snakkes vi.

Kragerø havnefestival

Kragerø havnefestival arrangeres helgen etter *Trebåten* og Norsk Motorskøyteklubb er i år invitert til å demonstrere Ferdinand også her. Festivalen arrangeres for 6. år på rad. Undertegnede stiller også her som fyrbøter og maskinist, men det er utrolig hyggelig om flere av klubbens medlemmer kan bidra også denne helgen. Kragerø havnefestival er en intim og hyggelig festival hvor blant annet Trond og Ellen med Kustos har deltatt flere år på rad. Risør og Kragerø deler på transporten og trygg oppbevaring av Ferdinand, og det er en ære for klubben av Ferdinand nå har blitt kjent også utenfor Oslogryta. Se mer om arrangementet på Kragerø Havnefestivals facebookside. Bli med bli med liten og stor…

VISIT KRAGERØ
Perlen blant kystbyene

Et av høydepunktene i år er en gratis konsert med VAMP, fredag den 12. August kl 19.00!

«Landsetting» på Oksenøya marina

- *av Arnulf* -

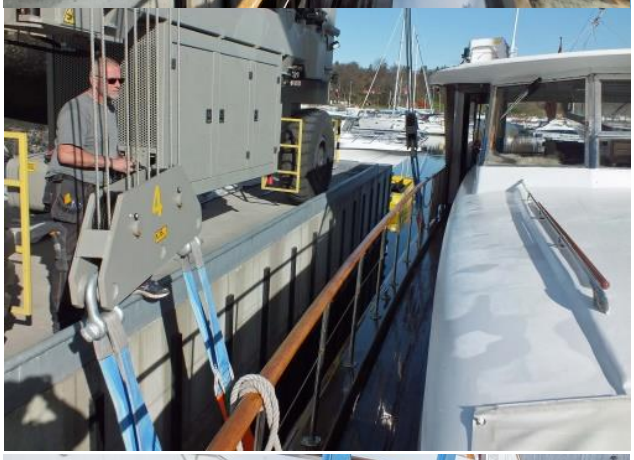
Båten min Antares må opp på land annet hvert år for inspeksjon og vedlikehold. I april måned gjorde jeg for første gang denne «øvelsen» på Oksenøya marina i Holtekilen, i Bærum. Jobben har med årene medført mer og mer kroppssmerter, og jeg ønsket å ta jobben så nært heimplassen som mulig, der jeg har størst mulighet til å få hjelp.



For de som ikke er veldig båtkyndige vil jeg forklare hva jobben innebærer, både generelt – og spesielt for det jeg opplevde på Oksenøya marina denne første gangen.
Det mest krevende er å få løftet båten opp av vannet og plassert den på stabile støtter på en skånsom måte. Båten veier 30 tonn og treskroget er *ikke* like stivt og stabilt som et stålskrog



Jeg vil bare bruke profesjonelle fagfolk til dette, som er forsikret mot feil i utførelse og utstyr. På Oksenøya foregår dette med en flunka ny «travellift». Den tar båter på opptil 60 tonn, 6,3 meters bredde, 3,5 meters dybde og 70 fot. Den betjenes av den meget dyktige og hyggelige Vidar. Når han løfter over 20 tonn bruker bruker han fire stropper som er ca 25 cm brede, for mest mulig last fordeling. Dette er perfekt for den litt «myke» Antares, som ikke bør se ut som en banan i stroppene. Bildene illustrerer hvordan opptaket foregår.



Når båten er trygt på land følger spyling og skraping for å fjerne rur, skjell, groe og løse deler av bunnstoffet. (Bunnstoffet er svært miljøfiendtlig og oppsamling er lovpålagt slik at det ikke havner ut i naturen eller vannet). På Oksenøya innebærer det at liften kjøres bort til spyleplassen og båten spyles der den henger. Etterpå kjøres den til egnet sted der den plasseres over en presenning for oppsamling av ytterligere avfall fra båten.
Jeg valgte å spyle selv, fordi jeg kjenner de svake delene av treværket som må spyles med «myk hånd». Det ga også en lavere pris.



Nå må alle skroggjennomføringer inspiseres for å avdekke eventuell tæring på metallet (som kan gi fatale følger). Når man skraper litt i metallet og finner at det har fått en rosa farge, er det fare på fare og utskifting er strengt nødvendig. Kanskje kan man da også bytte til noe annet enn metall i gjennomføringen, for alternativer kan finnes. Oksenøya marina har en godt utrustet butikk der du kan få kjøpt det meste av deler og forbruksvarer. Og den er åpen hver









eneste dag i sesongen.
Under vannlinja må treverket tørke opp så godt det lar seg gjøre ut fra tid på land og eventuell nedbør. Minst et par dager. Jeg hadde avtalt 3-4 dager på land, som var inkludert i pristilbudet som jeg ba om. (Prisen var konkurransedyktig med et lignende løft jeg har fått gjort i Eydehavn).
Vannlinja ligger sjelden under vann, og er derfor rimelig tørr like etter at båten er tatt opp. Tørketiden for undervannsskroget benytter jeg derfor til å pusse og/eller vaske vannlinja, maskere og male den. Maling av skroget over linja er også gunstig å gjøre nå. Det er en plage å gjøre denne jobben når båten ligger på vannet og arbeidsplattformen er en ustø flåte.
Nye offeranoder/sinkanoder kjøpes for en pris omtrent som gull, og monteres.
Når undervannsskroget har fått en rimelig god tørk er det tid for grunning av bare flekker, der bunnstoffet har sluppet. Fast bunnstoff rører jeg ikke. Det er «selvpolerende» og gjør jobben i mange år så lenge det sitter fast, og ingen udyr har festet seg.
Denne gangen var undervannskroget ille! Når jeg var oppe forrige gang, fikk jeg *ikke* tak i mitt favoritt-bunnstoff (Seaforce 90). Da måtte jeg ty til det beste som var å få i vanlig butikk, og det duger definitivt *ikke* for to år i sjøen. Skroget så ut som en kombinasjon av pelsdyr- og blåskjellfarm, pyntet med små hvite «djevler» som heter rur. Jeg hadde en mistanke, så jeg hadde snakket med båtnabo Knut Harald på forhånd. Han håndterer skip i flere hundre tusen tonners klassen, og hjalp meg tilbake til favoritten.

Påføring av bunnstoffet er det siste som gjøres før båten settes tilbake på sjøen. Alle «ferske» gode hjelpere instrueres først i at anodene ikke skal males. Det er tyngre å male oppunder et skrog enn et tak innomhus. I liggende eller krabbende stilling verker skuldrene av en stor og tung rulle, fylt med maling som har en egenvekt dobbelt av vann. Vidar er tålmodig og jeg fikk god tid til å male flekkene som gjensto der båten var støttet opp.
Trebåten trives aldri på land!
Men dette oppholdet på Oksenøya og jobben vi fikk gjort, gikk veldig bra på grunn av gode arbeidsforhold og fleksibel og hyggelige betjening på marinaen (!) - på tross av en betydelig privat utfordring.

Daglig leder Arild Fornebo, 900 95 444, oms@oksenoyamarina.no

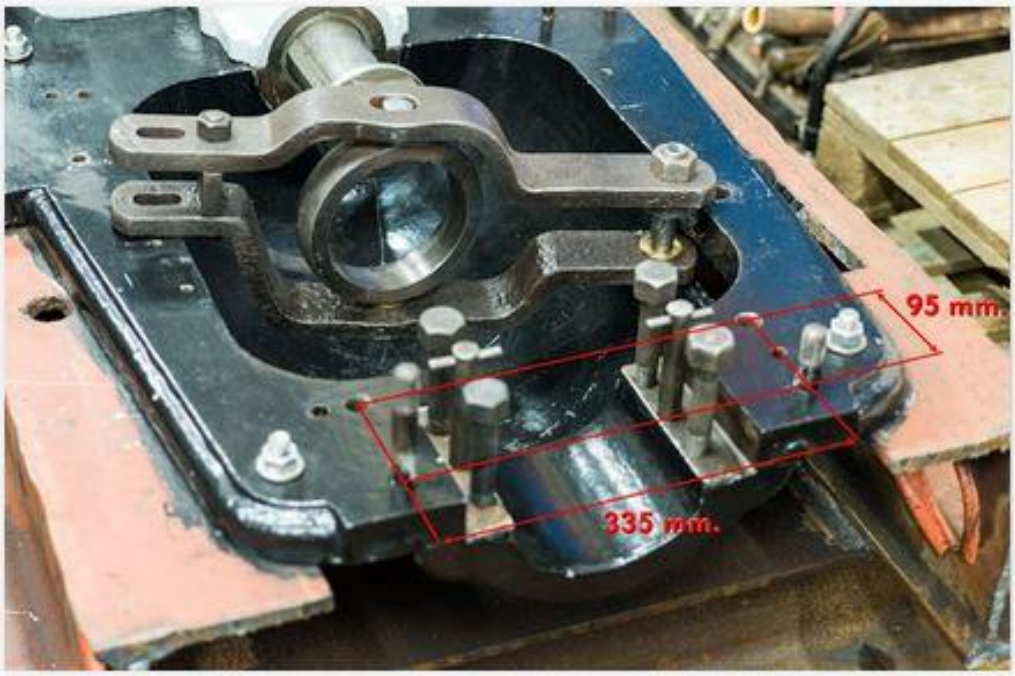
«Etterlysning» Wichmann

Ved Nordnorsk Fartøyvernsenter jobber vi med restaureringa av en unik båtmotor, og trenger noen deler til den. Den er etter sigende den eneste eksisterende 2-sylindrede Wichmann 35-45 hk, men delene vi mangler kan visstnok også hentes fra mere vanlige modeller. De aktuelle er tolvhesteren (12/24) og femogtjuehesteren (25/45), og muligen den nokså vanlige førtihesteren, modell F.

Motoren vi restaurerer tilhører, og skal monteres i - M/S Stangfjord (https://www.facebook.com/stangfjord). Hjelp oss å hjelpe eierne av båten i letinga etter passende deler.

Vi har fått hjelp Wichmann-eksperten Sindre Nilsen til å finne alternative dele-donor-motorer. Alt tyder på at reverseringssøyla, som mangler på Stangfjordmotoren, er den samme som på den ensylindrede Wichmann 25-45 hk, hvilket øker mulighetene for å finne tilsvarende. Sindre målte avstanden mellom monteringsboltene for reverseringssøyla på 25-45 hk, og fant avstandene mellom senter av boltene i lengderetninga å være 95 mm., og 335 mm. i bredden. Målene stemmer godt med de på bunnramma til Stangfjordmotoren.

Med all sannsynlighet vil også reverseringssøyla på Wichmann F 40 hk også passe. Søyla som står på Wichmann 2M motoren har samme målene, og befinner seg i samme ytelsesregister som F 40 hk - vi har imidlertid ikke fått bekreftet målene på Wichmann F. 40 hk.

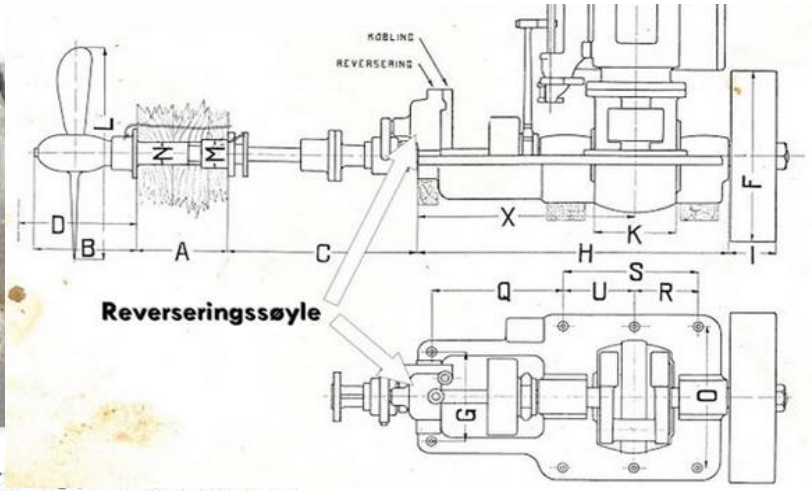


Dersom du vet av el reverseringssøyle til en ensylindret Wichmann 25-45 hk. kan det godt tenkes at den passer på denne motoren.

Vi har også behov for et "nytt" stempel da det ene viste seg å ha sprekker ved ringsporene. Vi fant ikke sprekkene før vi hadde vasket og flidd stempelet grundig. Stempelet skal være det samme som i den såkalte 12-hesteren - den ensylindrede 12/24 Wichmann, og holde en diameter på omlag 215 mm. Høyde på omlag 395 mm. Stempelet har kam, fem ringspor og fire luftporter. Se nederste bilde.



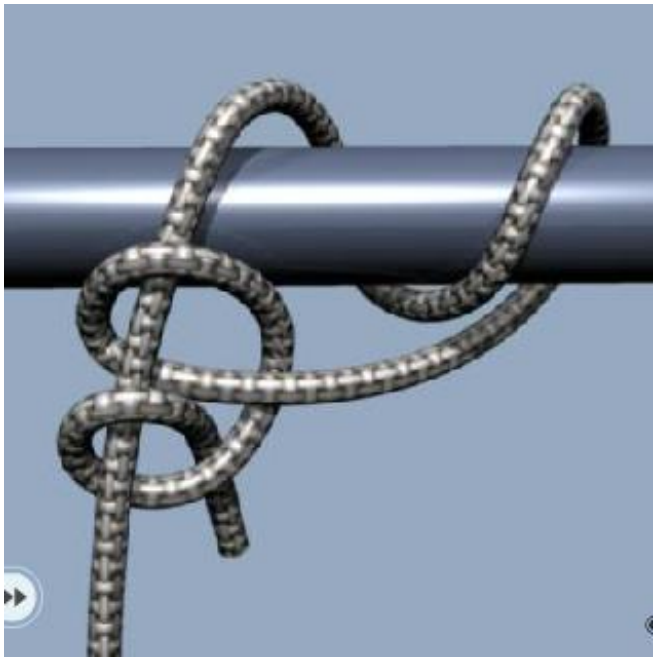
Det ene stempelet har sprekker



Knuter

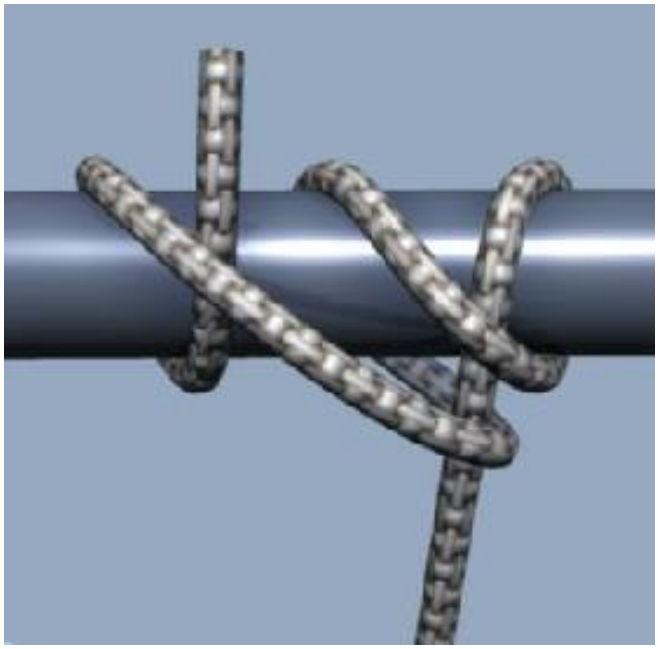
- *fra tryggferdsel.no* -

RUNDTØRN MED DOBBELT HALVSTIKK



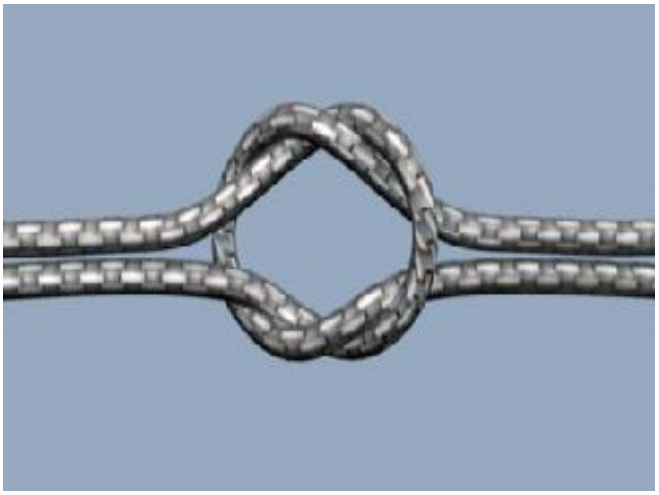
Et enkelt stikk å slå og du justerer dette raskt om du trenger å gi ut slakk, eller om du trenger ytterligere innstramming.
Dette holder også bedre enn ordinært dobbelt halvstikk når du for eksempel skal slå knuten på glatte overflater.

SKIPPERSTIKK



Hvis du skal feste tauet til en påle eller avlaste et annet tau, kan du bruke skipperstikk.
Stikket belastes på tvers i èn retning.
Hvis belastningen går den andre veien kan du slå stikket speilvendt.

BÅTMANNSKNOP



Dette er sannsynligvis den mest benyttede knuten når to tau av samme tykkelse skal knytes sammen.
Den kan være vanskelig å få opp igjen etter at den har vært utsatt for belastning.
Båtmannsknopen er svært anvendelig og er grunnleggende å kunne for ferdsel på sjøen.

Maritim ordliste

Noen utdrag fra "ordlista" (fortsettelse fra forrige nummer – og mer kommer i neste nummer)

Løygatt:
Lemmergatt, hull i bunnstokkene på fartøyer i forbindelse med rennestein for å lede bunnvann til lensebrønn.

Låre:
Fire ned. Motsatt av hive.

Låring:
Aktre del av skutesiden fra det sted der avrundingen begynner.

M/S
Forkortelse for motorskip.

Malje o.l.:
Mental ring for forsterkning av hull i Seilduk, brukes også i presenninger.

Mastefisk
En tykk planke som forsterker dekket rundt masten i lengderettningen.

Mannlokk
Mannhull, rundt el. ovalt hull i dekk, tanktopp el. l. på skip, så stort at en mann så vidt får Adgang for rengjøring, inspeksjon m.m. Dekkes og tettes med et mannlokk.

Misvisning:
Magnetisk deklinasjon, vinkelen mellom den magnetiske meridianen (kompassnålens retning mot den magnetiske nordpol) og den geografiske meridianen (Nordpolen). Pga. jordmagnetismen vil kompassretningen, de fleste steder på jordoverflaten, avvike fra en sann nordlig retning. Misvisning er utsatt for både kort t - og langsiktige variasjoner.

Monkey island:
Dekket over broa. (Styrehuset) Også kalt Monkey broa.

Moring:
Egentlig eng., fortøyning.

Moring vinsj:
Fortøyningsvinsj (Se vinsj)

Muse:
Legge bendsel over en åpen hake eller krok eller sikre en bolt i en sjakkel.

Na't:
Fuge (mellomrom) mellom dekksplanker eller bordkledning.

Natthus:
Kasse med lys for skipskompass. Fortrinnsvis magnetkompass.

Nautisk mil:
Distanse mål til sjøs = 1852 meter (Kvartmil), må ikke forveksles med Sjømil

Nokk:
Enden av et rundholt, særlig rå, gaffel, bom; også det ytterste av en utstikkerbrygge. Trommel på enden av vinsjens hovedaksel til bruk under innhivning av trosser o.l..

Observert plass:
Posisjon bestemt ved minst to stedlinjer, f. eks krysspeiling.

Oselver
Gammel type ro- og seilbåt fra Os ved Bergen som er bygget med 3 brede bord som færing og 4 bord for seksring.

Pantry:
Lite kjøkken, se også bysse

Platt lens
Seile med vinden inn rett bakfra.

Plett:
Talerken.

Plimsollmerke
Lastemerket, oppkalt etter den brittiske filantropen og juristen som var pådriver for å gjøre skipsfarten sikkrere i tiden rundt 1870- og oppover.
Praie:
Anrope, rope over til, brukes også om stoppe noe (en)
Proppell hylse:
Vanntett gjennomføring for proppelaksen.
Puller:
Pollert, trossefeste på skip eller kai.
Pullerter
Feste for fortøyninger på båten.
Purre:
Å vekke noen.
Pøs
Bøtte/ spann
Rank:
Ustabil, eks. et rankt fartøy har høyt tyngde punkt og krenger lett.
Red (Rei):
Mer eller mindre åpen ankerplass utenfor havneby, ofte en elvemunning.
Reling:
Planke eller liste som er festet i overkant av rekke eller skansekledning. Brukes også i samme betydning som esing.
Ripe:
Esing på åpen båt.
Rom sjø:
Åpent farvann (hav)
Rorgjenger:
Person som står til rors (Styre skipet).
Rorhylse:
Vanntett gjennomføring for rorstammen.
Ror hæl/flyndre:
Se Hæl.
Rorkult:
Rorpinne, styrehåndtak festet øverst på roret..
Rund holdt:
Felles navn på master, bommer, gafler og stenger. Tidligere også om ubehandlet barket trestamme (rundlast).
Rundtørn:
Kast (legge ”løkke”) med tau eller kjetting rundt pullert el. liknende gjenstand.
Røstjern:
Det parti av skipssiden hvor røstjernene er anbrakt som feste for vantene
Råholt:
Den øverste plankegangen på et treskrog. Det tilsvarende på et stålskrog er springplatene.
Slør
Seile med vinden inn fra siden.
Styrbord
Skipets høyre side, sett aktenfra.
Styrbord halser
Seilets stilling når halsen er til styrbord for skjøtehornet. (Vinden inn fra styrbord)
Stående rigg
Alt av tau og wire som stager mastene (stag, vant, barduner).
Sabb:
Kort tykk trosse, festet på wire, brukt under fortøying og sleping.

Nest sist



NMSK har ganske mange **medlemmer som bor langt unna Oslofjorden**, der klubbhus og mye av klubbens aktivitet foregår. Senjahav og Antares tøffer sammen langs kysten på Vestlandet, Trøndelag og Nord-Norge denne sommeren. Vi er nysjerrige og sosiale, og vil veldig gjerne **invitere oss selv på besøk** til dere som vi ikke treffer så ofte!
Dere gir oss et signal, og vi vil forsøke å innpasse et besøk av våre 60 fots båter til den havna som du anbefaler! Ok?
MVH Karsten Myhre og Arnulf Wibe



Noen av oss har snakket om og gå Gøta kanal neste år – fra 23.juni 2017.
Hvor mange det blir vet jeg ikke, og det er heller ingen arrangert tur, men en tur det hadde vært hyggelig om mange ville være med på.
Vi bør da være i Sjøtorp på østsiden av Veneren den 23. juni. Det er visst da de anbefaler og starte.

Kanskje lurt å gjøre våre medlemmer oppmerksom på planene, dersom noen har lyst til og bli med. Tror det er fint og ha en uke fra Oslo til Gøteborg og opp til Trollhettan. Trollhettan – Sjøtorp går fint på en dag.
MVH Håvard Semmen

MEDLEMSRABATTER

Ved å fortelle at du er medlem av **NMSK** kan du få gode priser her:
Malerstua *på Slependen,* 15% på alle fullpris varer, unntatt bunnstoff.

Regionol Trading Strømsv 318 på Alna i Oslo, 10-35% kontaktrabatter på oljer/fett/kjemi, maling og bunnstoff, malingsverktøy og startbatterier.



MEDLEMSAKTIVITETER

- 3. – 5. juni - Hurum trebåtfestival
- 3. – 6. august - Risør trebåtfestival, med Ferdinand
- 12. – 14. august - Kragerø havnedager, med Ferdinand
- 26. – 28. august - NMSK høstsamling på Håøya
- 3. september - Akershusstevnet (Oslo), med Ferdinand
- 26. november - NMSK sildebord

STYRE OG STELL

NMSK styre 2015-2016:

Styreleder:	Thomas Bjønness	tlf 90529911, e-post thomas@trendegfrisk.no
Nestleder:	Knut Holt-Larsen	tlf 92615638, e-post kholth-l@online.no
Kasserer:	Arnulf Wibe	tlf 99598964, e-post arnulf.wibe@online.no
Styremedlem:	Ole Larsen	tlf 41490530, e-post dr.olemurer@gmail.com
Styremedlem:	Eivind W Robertsen	tlf 91884946, e-post ew-rober@online.no
Styremedlem	Stian Reksten	tlf 91840701, e-post stian.reksten@online.no
Styremedlem	Oddgeir Rudningen	tlf 48154707, e-post oddgeir65@hotmail.com
Styremedlem	Hanne Syrstad	tlf 45293500, e-post hanne.syrstad@gmail.com
Styremedlem	Eli Nilsen	tlf 41652779, e-post eli-nil@live.no



Flora i fjæra

NMSK

NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Drammensveien 208, 0277 Oslo

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