SKIPPERPOSTEN

ORGAN FOR NORSK MOTORSKØYTEKLUBB

Juni 2014



www.nmsk.no

SKIPPERPOSTEN

Organ for Norsk motorskøyteklubb



Redaktør Arnulf Wibe
arnulf.wibe@online.no

Innhold

s 3	**Formannens hjørne**
s 4	**NMSK stiftelse**
s 5	**Styrhuset (NMSK "klubbhus")**
s 6 - 7	**Sjukdommen båtgalskap**
s 8 – 9	**"Sjøleik"**
s 10 – 11	**En forsinket julehistorie**
s 12 – 13	**Ålesund gjestehavn**
s 14 - 16	**"Magedutti"**
s 17	**Høstsamling i Horten**
s 18 - 20	**Læsø – en fredfylt perle**
s 20	**Medlemsbrev fra Goggen**
s 21	**Båtarkivet til NMSK**
s 22 – 23	**"Camilla"**
s 24 – 25	**The Tall Ships Races 2010**
s 26	**Navigasjon**
s 27	**Småstoff**
s 28	**Styre og stell**



Formannens hjørne



Nå, akkurat har du en unik utgave av Skipperposten i hendene. Velkommen til Skipperpostens X-tra nummer 2014. Denne utgaven av Skipperposten er produsert i stort opplag, med den hensikt å markedsføre ulike sider av klubben til nye medlemmer og ikke minst til potensielle medlemmer, samt som et hyggelig tilbakeblikk for våre gode, gamle medlemmer.

Denne sommeren arrangeres Forbundet Kystens Landsstevne i Oslo, nærmere sagt i Bjørvika og Barcode området. Mange tenker på dette området som en "nyere" del av byen, men fakta er at Bjørvika området har avdekket noen av de eldste båtfunnene på Østlandet i nyere tid, og Akerselvas munning ved det nye Operahuset har vært en meget viktig livsåre for byen under navnet Oslo, Christiania og Oslo igjen.

Stevnet har fått navnet "Båten – Norges nasjonsbygger" og temaet skal belyse viktigheten båten har hatt i utviklingen av landet vårt. Av denne grunn er det helt naturlig at Norsk Motorskøyteklubb er aktivt deltagende både i arrangementskomiteen og som deltagere på stevnet, i tillegg til at NMSK er foreningsmedlem i Forbundet Kysten.

Representanter fra NMSK, undertegnede inkludert, er godt representert i planlegningen og gjennomføringen av stevnet. I tillegg skal Norsk Motorskøyteklubb ha en egen stand på stevneområdet, der vi skal demonstrere Ferdinand, vår ensylindrede Volda Semidieselmaskin fra 1963 som tidligere stod i båten Vannbukk. På standen vil vi også være representert med klubbflagg, gensere og T-shirts, samt dele ut denne spesialutgaven av Skipperposten. Kanskje har *du* som *er* medlem i klubben allerede også lyst til å hjelpe til på standen noen av dagene under stevnet?

La oss nå ta en ting ad gangen. Enten du som står med denne utgaven av Skipperposten i hendene og er gammel traver i klubben, nytt medlem, eller har fått utdelt denne utgaven på stevnestanden, så håper jeg du vil hygge deg med 28 sider historiske tilbakeblikk på tidligere publiserte artikler, reportasjer og annonser fra Skipperpostens lange karriere som NMSK's medlemsmagasin.

Jeg benytter samtidig muligheten til å minne alle medlemmer og interesserte om vår nettside www.nmsk.no Her finner du alt du måtte lure på om klubben; nyhetsarkivet, aktivitetsoversikten, innmeldingsskjema, vedtektene, og ikke minst vårt unike og historiske båtarkiv med over 400 nåværende og tidligere medlemsbåter. Medlemmer i klubben oppfordres til å sjekke statusen på medlemsvimpelen, og gi beskjed dersom denne trengs å byttes ut. Avslutningsvis håper jeg *du* som medlem husker å kalle opp andre medlemsbåter på VHF kanal 72 når dere møtes i løpet av sommeren.

Nok en gang vil jeg sitere Jarle Andhøy; " *Før i tiden fantes båter av tre og menn av stål, -nå er det kun plastbåter og pappskaller igjen…."*

Vel, Norsk Motorskøyteklubb motbeviser dette utsagnet, - og av denne grunn er det nå enda viktigere enn før at våre medlemmer fortsetter å holde sine skuter ved like, og at vi alle går inn for å verve nye og likesinnede medlemmer. Riktig god båtsommer alle sammen, ship o'hoi Captains.

Thomas

Fra desember 2008

Før i tiden

HVORDAN NMSK BLE STIFTET

NMSK ble startet sommeren 1975. Vi lå fint til langs fjellet ved en badebukt like nord for Havstensund, på østsiden av leden. Det var to skøyter fra Kristiansand, som jeg ikke husker navnet på, dessuten Bris, Olderøy, Havlys, Neco og Maggedutti. Siden vi var så mange samlet, foreslo jeg at vi kanskje skulle stifte en klubb for våre spesielle båter. Vi møttes derfor i salongen på Neco om kvelden.

Følgende er notert i Neco's loggbok:

Lørdag 12/7-75
Opp kl 0800 heiste flagg. Alle damene til H for å handle. Kaffedoktor hos Kai, som også kom igår kveld. Jenny spanderte konjakk på gutta. Biff til middag. Om kvelden ble Skøyteeiernes Forening stiftet i lugaren på NECO. Tilstede 18 stk. Til interimsstyre (ratt) ble valgt Kai Andersen - Dick - fruen fra Kr.sand? + Egon - Fru Solveig Andersen ble sekretær.

Våren 1976 ble det laget et rundskriv, som ble lagt ut i en del skøyter her i Osloområdet. Det resulterte i generalforsamling med 21 skøyteeiere. Vi tar med både rundskrivet og en etterfølgende pressemelding her i Skipperposten for at historien om NMSK kan bli bevart for ettertiden.

Ny Skøyteforening.

Noen skøyteeiere som møttes siste sommer i Havstensund, ble enige om å starte en ny forening som kunne ivareta deres interesser. Dette var Havlys, Neco, Magedutti, Bris, Olderøy, Nicoline og Kathinka.

Det er båtene som er medlemmer ikke personene, og for å bli medlem må båten være en dekket trebåt over 35 fot med motor som hovedfremdriftsmiddel.

Foreningen skal arbeide for bedre havnemuligheter for disse litt større lystbåter og hjelpe hverandre med gjestehavner. Videre opplyse om gode slipper for reparasjoner og vedlikehold, samarbeide ved innkjøp av maling og utstyr og felles intern bølgelengde for radiotelefon, og opplegg av fellesturer.

Foreningen har foreløpig hatt et interimsstyre med Kai Andersen som formann, og Dick Bretteville som viseformann.
Den 1. april kl. 1900 skal det avholdes konstituerende generalforsamling i Håndverkeren i Oslo og det blir anledning til å tegne seg som medlem ved fremmøte.

Generalforsamlingen blir ikke kunngjort på annen måte.

Styrhuset

Fra februar 2011

NMSK's klubblokale – til nytte og glede!

Styrhuset er Norsk motorskøyteklubb sitt unike klubblokale. Det ligger ytterst på bryggeanlegget til Maritim Båtforening i Bestumkilen, og kan derfor bare kan leies av medlemmer av disse to foreninger. Lokalet er egnet til selskapeligheter, medlemsmøter, styremøter, og diverse andre arrangementer. Leieprisen er p.t. kr 1.000,- pr kveld/dag.
På www.nmsk.no finner du pris, utleieregler og når det er ledig - under menypunktet "Styrhuset". Når du har funnet en ledig dag sender du mail til post@nmsk.no eller benytter kontaktskjemaet på websiden for å reservere. Styret vil deretter oppdatere kalenderen på nettet.





Historikk

Det hele startet med at Reidar Berg, æresmedlem i NMSK,kjøpte styrhuset fra et Canadisk supplyskip. Han hadde planer om å plassere det på taket av sitt kontorbygg. Naboprotester ødela disse planene. Han tilbød da styrhuset som gave til NMSK, og det ble mottatt med glede og takknemlighet. Klubben fikk våren 1989 tillatelse til å plassere styrhuset på land på Sollerud, men det viste seg at grunnen der var så myk at det ikke var mulig å plassere kraner der til oppheising. Da kom man til at det måtte plasseres på en lekter. Et medlem hadde sett en betonglekter på Hurum, og den fikk klubben kjøpt av kommunen der. Styrhuset som veier 35 tonn og er ca 7 x 10 meter, inkludert den utvendige brovingen, befant seg våren 89 på Kaldnes Mek verksted i Tønsberg. Grundsund (se NMSK båtregisteret) fikk den krevende jobben å slepe lekteren til Tønsberg, og Galathea fikk jobben med å slepe det hele nordove fjorden. Slepet tok godt timet pause på Håøya og deltok i klubbens vårsamling der! Slepet endte med fortøyning til land i Bestumkilen. Protester kom etter hvert fra båteiere som hadde problemer med å passere, og kommunen krevde det fjernet. Etter vennlig imøtekommenhet og forutsetninger om god forankring, ga kommunen, havnevesenet og Maritim båtforening tillatelse til en plassering på utsiden av bryggeanlegget der det ligger i dag. Det ble godt moret opp med 4 betongelementer á 2 tonn.
Mye vedlikeholds- og innredningsarbeid er utført på mange dugnader siden den gangen. Senest høsten 2010 ble moringer og fortøyninger kontrollert av dykkere. Pr i dag foregår innvendig vedlikehold og opprustning av byssa, og utvendig vedlikehold fortsetter til våren. I tillegg har kommunen foreslått- og påtatt seg arbeidet med å kople dassen over til septikbrygga.

Styret håper på en god medlemsinnsats når det i 2011 innkalles til dugnadsarbeider!




SJUKDOMMEN BÅTGALSKAP

Fra april 2013

Kilde: www.floranett.no Ei populærvitskapleg utgreiing av dr.psych. Frode Rogne. Han var en kjent og kjær person i Florøs bymiljø, men gikk så alt for tidlig bort (1944-2008). Artikkelen "Båtgalskap" peikar seg særleg ut som ein liten genistrek, forma som ei medisinsk avhandling om ein stadig veksande sinnsjukdom. Den er også publisert i større lands-dekkande båtmagasin o.l., og er etter kvart blitt reine kult-artikkelen for fartøyvernarar langs kysten. Lærd som han var, brukte han somme tider å omtale avhandlinga på latin; "Schizofrenia Nautica".

Ein har lenge hatt mistanke om at psykiatriske lidingar har vore sterkt utbreide i lystbåtkrinsar. Etter intens gransking og observasjon av ein del interessante kasus, har forskarane kome fram til at det dreiar seg om ein sjukdom som på folkemunne blir kalla båtgalskap. Den korrekte medisinske nemninga er Nautomani. Det finnst mange grader av sjukdommen, frå den lettare forma nautomania simplex, til den mest alvorlege – schizofrenia nautica – som medfører innlegging i lukka anstalt med reim, fotjarn og tvangstrøye.



Sjukdommen startar ofte med at pasienten får periodar med dagdrøyming, og har ein tendens til å blande røyndom og fakta. Han les og studerer båtblad, sjøromanar, brosjyrer, annonsar, osv., og ligg ofte vaken om nettenee og grublar. Han er gjerne noko sløv og ukonsentrert på jobben. Om kveldane krinsar han kvilelaust omkring på båthamner og på opplagsplassar. Ein har observert hardt angripne tilfelle ståande apatiske i timesvis på flytebrygger og lignende midt på natta. Denne første fasen – initialfasen, som forskarane kallar han – er også ofte prega av familiekonfliktar. Pasienten har ein tendens til å sjå bort frå økonomiske realitetar, og blir ofte svært aggressiv dersom ektefelle eller born ytrar tvil om det fornuftige i båtplanane hans.

I den neste fasen glir pasienten djupare inn i sjukdommen. Han har no fått den tvangstanken at han må kjøpe båt. Han er inne i ei eksistensiell krise, og opplever tilværet slik at han ikkje kan leve på ein meiningsfylt måte utan båt. I denne fasen er det fleire variantar av sjukdommen, men vil vil her konsentrere oss om de mest alvorlege – nemleg dei tilfella der pasienten kjem på den ideen at han vil ha trebåt. Her kan ein nemne fleire tilstandar, som t.d. glasfiber-fobi, påhengs-nevrose, owatrol-kompleks, og meir alvorlege ting som kravell-mani, svinghjul-traume og kjølbolt-psykose.

Gigantomani

Dei mest tragiske tilfella er dersom pasienten tek til å interessere seg for større båtar. Denne tilstanden blir kalla gigantomania nautica, og artar seg som ei form for stormannsgalskap, der pasienten heilt mister kontakten med røydommen.

Pasienten går til innkjøp av ein større kutter, ei skøyte e.l. Båten skal være minst 50 fot. I den tilstanden pasienten no er i, spelar det inga rolle om båten er 100 år gamal og søkkeferdig. Han er full av optimisme og arbeidslyst. Ein nedsarva semidiesel frå 1930, rotne dekksbjelkar, makk i kjølen – alt dette er bagatellar. Han går til innkjøp av store mengder verkty og gyv på med dødsforakt. Pengar spelar inga rolle lenger. Kone og born blir statistar i dette menneskelege dramaet.
Frå no av går pasienten kledd i kjeledress det meste av døgnet. I alle lommar har han skiftenøklar,

skrujarn, boltar, hoggjern, tvistdottar og oljeflekka sigarettsneipar. Han er alltid skiten, og har fullt av skrubbsår på hendene og i andletet. Etter kvart blir han totalt ute av stand til å føre ein fornuftig samtale om andre emne enn båt. Når kona ber tynt om å få ein tiar til ein halv boks fiskebollar så pass ungane ikkje svelt i hel, ser han fråværeande på henne, grev i kjeledresslomma og gir henne to skipsspikarar og ei messinghengsle.

Angst og depresjonar

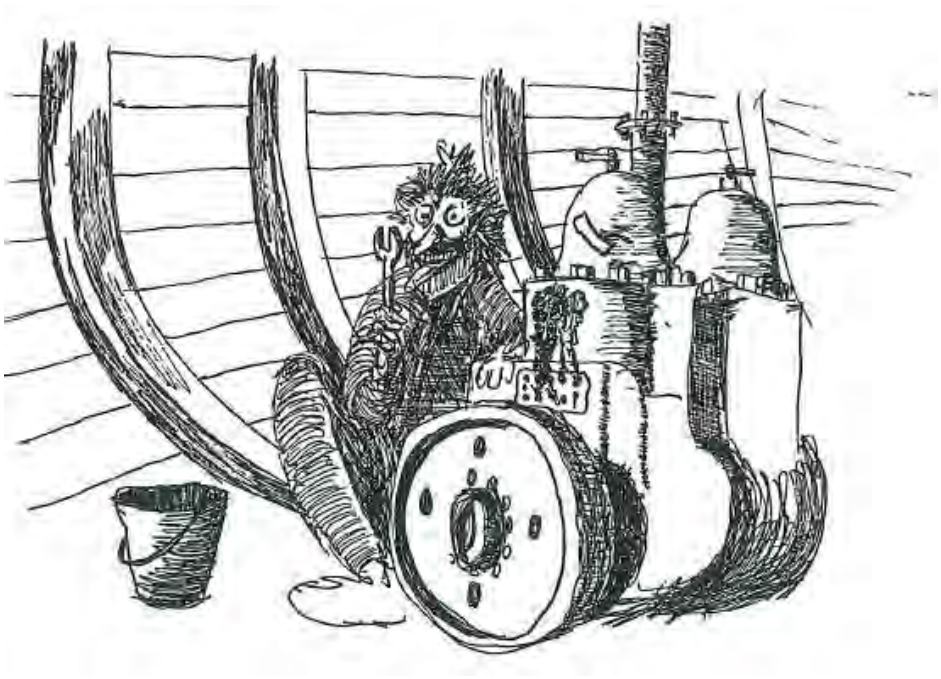
Etter ei tid blir pasienten utprega manisk-depressiv. Periodevis er han svært oppstemt, arbeidslysten og snakkesalig, men i neste omgang kan han falle saman i det djupaste svartsyn. Søvnløyse høyrer med – om natta ligg han i senga i mørket med vidopne auge og gruvlar og legg planar. Når han omsider somnar utpå morgonkvisten, dødstrøytt og sliten, kjem draumane. Her er det dramatiske scener som utspelar seg. Det går gjerne i brann, større lekkasjar, grunnstøyting, knekking av veivaksel og liknande. Det er ikkje uvanleg at pasienten vaknar av sine eigne angstskrik, medan han desperat prøver å tette skroglekkasjar med dyna. Pasienten sin personlege økonomi går etter nokre månader fullstendig i oppløysing. Lønnskontoen er konstant overtrekt, rekningar hopar seg opp, pasienten tek til å gå lange omvegar for å unngå kreditorane. Samstundes ser båtprosjektet meir og meir håplaust ut. Til meir han jobbar, til meir kaos og skit blir det om bord. Han riv ned meir og meir, gammalt skrot hopar seg opp i lugarar og lasterom, kaia han ligg ved ser ut som ei søppelfylling, han køyrer alltid rundt med bilen full av maksindelar, rørstubbar og målingsspann. Alle kleda hans er flekka av bunnstoff og øydelagde av batterisyre. Alt verktyet hans ligg enten i kjølen eller er meir eller mindre øydelagt og tilgrisa.

Åndeleg krise

På dette stadiet er det vanleg at pasienten kjem inn i ei djup sjeleleg krise. Han opplever etter kvart båten som eit overmektig uhyre og seg sjølv som ein liten skiten kakerlakk som kryp rundt i avfallet. Det finnst døme på pasientar som har blitt religiøse på dette stadiet, medan andre tyr til flaska. Atter andre tumlar med stygge planar om ein liten rask brann eller opning av botnventilen. Somme gjer fortvila freistnader på å selja båten, men det er sjølvsagt håplaust. Ei vanleg løysing blir då å nærast gi vekk båten og så freiste å gløyme. Dersom pasienten så kjem under kyndig behandling, kan han vende tilbake til eit relativt normalt liv, sjølv om han for resten av livet vil vera merka av påkjenningane.

Dei uhelbredelige tilfella

Men så er det den tyngste delen av klientellet, nemleg dei som trassar realitetane og held fram. For desse er det diverre inga botevon. Galskapen har hos desse blitt ein integrert del av personlegdommen – ja, vitenskapen har vore inne på den tanken at det kanskje kan vere ein medfødd hjerneskade hos desse stakkarane. Nærmiljøet rundt pasienten må no berre forsone seg med ein forrykt person mellom seg. Det er lite psykiatrien kan gjere med eit slikt alvorleg tilfelle.



Innesperring i lukka anstalt kan kome på tale, men det må då i tilfelle vere på livstid, for dersom pasienten slepp ut att etter ei tid, vil han sjølvsagt øyeblikkeleg gå i gang med eit nytt prosjekt. Desse menneska er nett som lemmena – dei vandrar mot havet i sin blinde galskap, og ingenting kan stogge dei. Ein har difor funne ut at det beste er å late som ingenting, og så får heller pasienten gå laus. Nokre få slike avvikarar har vel samfunnet plass til.

Historien om en medlemsbåt i Norsk motorskøyteklubb

"MIDTSIDEBÅTEN"

Fra oktober 2010

-av Karl Pudik-

"SJØLEIK"



Reg.nr R5SO - Kallesignal LESW

"Lista-skøyta" ble bygget ved Farsund Båtbyggeri i 1938. Tegningene stammer fra Torgeir Torgersen i 1932. Det ble bygget 17 båter av samme type, men det er uvisst om noen av de andre fremdeles eksisterer. Skøyta er 45 fot lang og 16 fot bred, hadde galeasrigg og en 30 HK Union motor.

10. august 1938 ble den nye båten overlevert til Tananger-fiskeren Nikolai Leidland, som var av gammel los- og fiskerslekt. Navnet var først"Blåveis", men Nic døpte den om til "Sjøleik".

Den 11. oktober 1941 seilte han skøyte til Aberdeen i Skottland med 19 mennesker gjemt i lasterommet. Underveis ble de kontrollert av en tysk patruljebåt, men de hadde satt ut blåser og en lettbåt, og lot som om de var harmløse fiskere. De ble også truet av miner og tykk skodde før de kom fram. Nic og Sjøleik ble i England resten av krigen. Flere av passasjerene ble til militært utdannet, og dro tilbake med bl.a. Shetlandsskøytene. Ved krigens slutt ble Sjøleik fullastet med "Sunlight-såpe". Det var nok behov for litt oppvask i hjemlandet!

Etter krigen måtte Nic søke om lån av Den Norske Stats Fiskeribank. I "takstforretningen" fremgår det at i 1938 hadde båten hadde kostet kr 10.500, motoren kostet 7.450, tanker samt innmontering kostet 400 og "etter hjemkomst fra England blev båten påkostet" kr 6.000.
Skrog m. rigg og tilbehør ble taksert til kr 26.000 og motoren til 10.000.

1950 fikk Sjøleik en sterkere motor, en UNION med 50 HK (kanskje ble lånet brukt her?)

1953 ble Sjøleik solgt til Hans og Torbjørn Myklebust, Egerøy, som var i slekt med Nic Leidland. De tok tilbake det opprinnelige navnet "Blåveis", og brukte båten til sildefiske og reketråling.

På Eigerøy Slipp (Gjert Seglem), rundt 1960, fikk båten et nytt styrehus, en del spant ble skiftet og andre reparasjoner utført.

Torger Torgersen og Per Havland kjøpte båten i 1974. Jeg vet ikke hvor båten ble registrert, men det er lett mulig at Torger er den samme Torgeir Torgersen (ev. sønnen?) som tegnet båten i 1932 i Farsund. 1980 overtok Rune Bo Larsson i Hellvik båten, den fikk Reg.Nr. A-1684. Rune Bo drev med motorverksted og satt inn denne svære SCANIA DS11, som også i dag sørger for sikker fremdrift. 1988 havnet Sjøleik (Blåveis) nok en gang i Egersund, da Thor Tønnessen i Rekefjord overtok den. (Reg. L-23587)

1994 kjøpte Willy Gautvik båten (Reg. A-3045), og gjennomførte en litt spesiell ekspedisjon: Blåveis seilte fra Arendal - Vardø - Arkhangelsk - Soloveckje-øyene - Belomorsk - Onega-sjøen - Petrozavodsk - Ladoga-sjøen - St.Petersburg - Helsinki - Åland - Stockholm - Skagen - Arendal. Blåveis ble dermed den første fiskebåt under utenlandsk flagg som seilte gjennom de russiske kanalene.

Deretter ble båten liggende ved Kragerø båtbyggeri for oppgradering. Under et opplag på Åland var det allerede blitt stjålet en del utstyr, bl.a. forsvant samtlige bilder og dokumenter fra turen. Men nå gikk det riktig galt: resten av innredningen forsvant og båten forfalt.

1997 el 1998 (merkelig at ingen husker det!) ble båten gitt bort til Stein Jarle Svardal i Bærum. Han hadde ikke omregistrert båten på sitt navn (noe som førte til en del problemer og ekstra utgifter da jeg skulle registrere den i skipsregisteret), men begynte sammen med broren sin, så smått å reparere skroget. Familien mistet snart interesse, og så ble båten solgt til meg.

14.10.2000 kjørte jeg båten fra Leangbukta til Bestumkilen hvor jeg hadde fått midlertidig vinterplass hos Oslo Motorbåtforening. Jeg tok tilbake navnet "Sjøleik", som jeg trodde var det opprinnelige. I løpet av vinteren skar jeg opp dekket, bygget opp kahytt og begynte med innredning av salong, bad og bysse. Allerede 13.5.2001 flyttet jeg inn i båten, hvor jeg har bodd siden, både sommer og vinter.
Fra begynnelsen av var det klart at jeg måtte skifte akterdekket. Det var ganske dårlig, lakk og bjelkene under hadde allerede begynt å ta skade. Men først måtte "boligen" bli ferdig. Så fikk jeg en alvorlig nakkeskade i trafikkulykke, og akterdekket måtte vente. Det gikk nedover med helsa, jeg forsøkte å holde meg i 50% stilling, men så ble det slutt med reparasjoner og vedlikehold. Likevel nøt jeg sjølivet i små etapper. Den ene sommeren gikk langs svenskekysten nesten til Gøteborg, en annen langs norskekysten til Risør. Ikke bare helsa men også at jeg kjører båten alene, gjør at jeg må være forsiktig og nøye med rutevalg og liggeplass. Ting jeg ikke får til alene, eller hvor jeg ikke kan stole på å få kyndig hjelp av andre, må bare kuttes ut. Men det finns så mye annet å oppleve. Kysten er jo så mangfoldig rik!



Vinter 2006/2007 var det ikke bare verst med helsa, også med Sjøleik gikk det nedover. Styrehuset ville absolutt ned i motorrommet - og der er det rett og slett ikke plass! Det ble tatt av og satt på land. Hele akterdelen, dekkskonstruksjon, spanter, bjelkevegre, en del hudplank og rekkestøtter måtte skiftes. Arbeidet måtte snart avbrytes. Som uføretrygdet, utenlandsk båtfant fikk jeg jo ikke lån i banken, og privat var det ikke mere å få.

Båten ble slept til et annet verksted, hvor styrehuset ble satt på, men ellers skjedde det ikke noe i to år. I mellomtiden hadde jeg klart kunststykket å få båten godkjent som verneverdig fartøy - godkjent "som den er", med alle ombygninger og forandringer den hadde gjennomgått i all tid!





I 2009 fikk jeg et lite tilskudd av riksantikvaren til å legge nytt akterdekk, og litt mer i år. Men verkstedet klarte å sløse bort både ett helt år og en halv million uten å fullføre jobben. I juni flyktet jeg derifra. Ligger nå ved Steilene, et koselig men værutsatt sted.



Her er det et fullt utrustet verksted og jeg har klart i løpet av denne sommeren å fullføre dekksleggingen. På NMSK's vårsamling deltok jeg uten dekk, men siden har jeg tatt i bruk båten og sjøen mer og mer! iktignok skal også fordekket skiftes, og det mangler skansekledningen, men dette er bare optiske detaljer.

Sjøleik er sjødyktig igjen, og jeg gleder meg til en flott og spennende høst- og vintersesong på sjøen!

En forsinket julehistorie

Fra februar 2014

- *Ole Larsen* –

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

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



Valget falt da helt naturlig på Puerto Plata i den Dominikanske republikk, hvor en kamerat hadde strandet for godt noen år i forveien.
Vi ble raskt adoptert av den internasjonale beach-bomsen i bydelen Costambar. Datter moret seg med å loppe gutta i poker ved å utgi seg for å være nybegynner og livet fløt ellers avgårde i karibisk tempo.
Ved pokerbordet var det blant annet en canadier på 57 år som het Berry. Han hadde fått en 42 fots seiler for 5000 USD. Båten hadde vært ute i en karibisk huricane, så alt av seil var borte og riggen var mulig noe medtatt, men motoren lot seg starte. Han trengte penger for å fortsette det søte liv med piker, vin og penicillin og var glad bare han kunne få litt mer enn han hadde gitt for båten. Da jeg vel har et snev av schizofrenia nautica, så jeg straks en mulighet til å få tatt hjem en fin og billig båt.

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

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



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

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

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

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





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

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





Ålesund gjestehavn

Fra april 2010

- av Arnulf Wibe -



Midt i jugendbyen ligger Ålesund gjestehavn, klemt inn langs de gamle og nydelige, velholdte jugendbygningene og sjøhusene i Brosundet. De eldste bygningene er fra gjenoppbyggingen etter den store bybrannen den 23. januar 1904, når de fleste av byens bygninger og svært mange fiske- og handelsfartøyer i Brosundet, ble flammens rov. I dag er det moderne leiligheter, restauranter og hoteller.
For meg er havna en idyll, i godt som dårlig vær. Den er fullstendig skjermet fra all slags stygg vind og sjø, og er herlig å ankomme etter en tøff seilas rundt Stadt (sørfra) eller Hustadvika (nordfra). Skuldrene senkes og oppmerksomheten kan flyttes fra kartplotter, kikkert, seilføring eller motor(u)lyder til arkitektur, folk og andre nytelser. Havna har diesel, vann og septiktømming.



Gjestebryggene som ligger innerst i havna, er byens mest trafikkerte fortau om sommeren. Båtfolket kan beskue strømmen av langsomt passerende fastboende og turister, som beskuer båter og mannskap. Ved enden av fortauet har jeg kost meg mang en gang med uteservert leskedrikk for voksne, med flott utsikt over sundet.



Som historieinteressert sjømann med mange besøk i byen, har jeg funnet at Ålesund er et eldorado. Nesten uansett hva byen viser fram, er det knyttet til havet. Aalesund bymuseum og Jugendstilmuseet ligger begge et steinkast fra havna. "Aksla" ligger noen hundre trappetrinn opp for sentrum og gir den fineste og mest effektive trimturen jeg vet om. Belønningen der oppe er en fantastisk utsikt over by, øyer og hav – og en leskedrikk for voksne. Langre trimturer kan også være nødvendig etter mange døgn i båt, og jeg kan anbefale å legge de til Sunnmøre museum for å se på nydelige, gamle båter eller til Atlanterhavsparken som antagelig har Norges fineste akvarium. Fotball er nesten det eneste i Ålesund som hverken er sjø- eller historierelevant, og derfor vil jeg ikke skrive et ord om Colorline stadion.
De beste opplevelsene i Brosundet har jeg hatt litt utenfor fellesferien når det er ganske rolig. Da har jeg hatt stor glede av bryggepraten med selvsikre sjarkfiskere med stinn lommebok og andre glade, lokale lakser. Nøkkelen til en humørfylt dialog er å starte med å skryte av Sunnmøringen. Da går resten av seg selv.





Tips:

- Flere butikker med deler til båt bare noen hundre meters spasertur fra Brosundet.
- Flere båt-/motorverksteder nær sentrum, hvor de alltid hjelper båtfolk. (Det var grunnen til at jeg ventet med reparasjoner til jeg kom til Ålesund, for der følte jeg meg trygg på kompetent hjelp hvis behov.)
- Turistkontoret på Skateflua, nord i indre havnebasseng, hjelper deg med å finne fram til det meste - www.visitalesund.com
- Informasjon om gjestehavna (lystbåter): www.alesund.havn.no
- En avstikker med båten inn Storfjorden til Geiranger eller Tafjord for å oppleve mektig natur (når skydekket ikke er for lavt).

Historien om en medlemsbåt i Norsk motorskøyteklubb

Fra februar 2011

"MIDTSIDEBÅTEN"

TOR NECO MAGEDUTTI

- *av Eivind W Robertsen og Reidar Berg* -



Båten TOR ble bygget av far og sønn Ekrem i Kristiansund N i 1946. Den landsomfattende skjermbildefotograferingen av befolkningen i Norge ble gjennomført i perioden 1943-1999, som et ledd i tuberkulosekontrollen. Den ble lovfestet i "Lov om røntgenundersøkelse ved skjermbildefotografering av 1947".

TOR ble satt inn i denne farten, med nødvendig røntgenutstyr ombord, og gikk i en årrekke langs kysten, angivelig fra Stavanger til Finnmark. Mannskapet bodde selvfølgelig ombord, og besto av skipper/eier, kokk og evt mannskap, samt en kvinnelig sykepleier, som sto for selve skjermbildefotograferingen. Skipperen og sykepleieren giftet seg og det kom barn om bord! Etter hvert som barna vokste til i hjemmet sitt om bord, måtte skipperen finne seg arbeid i land, slik at de kunne begynne på skole.

Ekrem fikk arbeid hos Norsk Hydro i Porsgrunn, og båten fikk hjemmehavn i Grenlandsområdet. Det kan godt tenkes at det var bra for skroget å gå både i salt- og ferskvann – for Reidar Berg forteller at han hadde den også flere ganger liggende nederst i Skiensvassdraget om vinteren, selv om båten ellers i året lå i Bestumkilen. Årsaken var at skadedyr som lever i saltvann ikke trives så godt i ferskvann og vice versa.

Båten har en Heimdal motor, modell P (35-45 hk med vekt 2750 kg). se artikkel annet sted i dette nummeret om Heimdal. Etter at Reidar kjøpte den i 1968, kom Ekrem i en årrekke inn til Oslo, for å bistå med den årlige stempelsjauen. Da ble bl.a. toppen demontert og stempelet tatt ut for inspeksjon – Reidar hadde fått inntrykk av at det var en helt nødvendig del av vedlikeholdet på en slik motor. Dette er heller ingen enkel jobb, på en stor, ensylindret glødehodemotor Straks Ekrem kom til byen, dro han rett på polet for å kjøpe seg noe brennevin til drammene han og Reidar trengte i forbindelse med det forestående arbeidet – hans kone var så "bibelsprengt", som han kalte det, at det nok var lite (om noe) alkohol der i huset. Først senere slo det Reidar at denne årlige "jobben" i Oslo nok var en kjærkommen anledning for den tidligere eieren, til en "frihelg" i Oslo!

Det er nok atskillige år siden det har blitt foretatt stempelsjau på motoren, men det er den samme Heimdal'en ombord som i 1946 - den har en av fjordens fineste motorlyder!

"Det er en anerkjent sak blant motorfolk langs hele kysten at HEIMDAL-motorene har en ualminnelig rolig, sikker gang, med et økonomisk oljeforbruk og god, røkfri forbrenning."

Utdrag fra Reidar Bergs artikkel i Skipperposten…"Alle mine båter":

I 1968 fikk jeg min drøm oppfylt. Skøyta het TOR og lå for anker i Frognerkilen. Dagen etter stod en annonse i Aftenposten at den var til salgs og kunne besiktiges i Pipervika. Jeg dro ned og traff en hyggelig fyr. Han hadde faktisk bygget båten selv sammen med sin far i 1946 av utsøkt

vestlandsfuru. Skøyta var usedvanlig solid bygget. I motsetning til skøyter flest var dekket bygget i overkant av skansekledningen, så det var full ståhøyde under dekk. Båten var innredet som reisendebåt, med dobbeltlugar forut og stor salong midtskips. På babord side av nedgangen var en liten enelugar, og skipperen hadde sin lugar akterut med to køyer. Byssa lå på dekk bak styrehuset, og helt akterut var det plassert en dass med et solid rør gjennom hekken. Her kunne omkringliggende båter følge med i besetningens mer eller mindre gode fordøyelse. Båten var usedvanlig fint vedlikeholdt, men dessverre var prisforlangende også en god del for høyt. Etter mye diskusjon og korrespondanse ble båten min for kr. 45.000. Det var nok en relativt stiv pris for en skøyte den gang, men jeg angret aldri.

Det første jeg gjorde var å kaste i land propanutstyret. Det torde jeg ikke ha ombord. Dassen gikk samme veien, den står visstnok som utedass på en hytte oppe ved Spåtind.

Overbygget ble først ombygget, senere totalt fjernet. Jeg bygget nytt større styrehus med bysse, salong og med store vinduer. Onde tunger kalte styrehuset for en fjordrestaurant med helikopterdekk på taket. Det var ikke noe særlig nostalgisk, men uhyre praktisk og bruksvennlig.

Skøyta het som nevnt opprinnelig TOR, men jeg døpte den om til NECO som var varemerke til en del maritimt utstyr som jeg solgte. Det muliggjorde å kalle båten demonstrasjons- og representasjonsbåt.



Min mest dramatiske opplevelse med NECO var en grunnstøting utenfor Framhuset fredag den 13. september 1968. Vi hadde hatt en hyggelig kveld på fjorden, og hadde nok drukket en del. Etter en tur inn til Honnørbrygga skulle jeg tilbake til Bestumkilen. Det var sent på kvelden, bek mørkt og regn med dårlig sikt. Jeg så imidlertid et par røde fyrlykter, men i mitt kart som hadde ligget lenge i solen, var det ingen røde sektorer å se! Jeg satte på lyskasteren, og oppdaget da flere bøyer like forut, og skjønte da at jeg var kommet for langt inn mot havna på Herbern. Jeg la roret hardt babord for å svinge ut mot åpent farvann, men fikk isteden landkjenning, ga da full fart på motoren i et fåfengt håp om å komme over grunnen, men ble isteden liggende med ca 45 graders slagside på meget grunt vann. De fleste gjestene satt under dekk, og der var det full kaos. Full fart akterover ga null resultat. Radiotelefonen var nytteløs da Oslo radio på Tryvann hadde stengt for dagen. Jeg fikk med meg den av festdeltagerne som virket mest edru i jolla, og med 25 hk gikk det fort å komme seg inn til Havnepolitiet. Underveis passerte vi mellom Kavringen fyr og skjæret, og der er det etter kartet bare halvmeteren, så vi hadde flaks som kom over! Havnepolitiet var greie, det tok ikke mange sekundene før VEKTEREN var på full fart mot Framhuset og havaristen. Jeg gjorde mitt aller beste for å virke edru, og fikk i alle fall ingen inkvisitoriske spørsmål. Vel framme ble vi enige om å bruke min slepetrosse, så jeg rodde ombord fant trossa, gjorde fast i pullert akterut og rodde tampen ombord i VEKTEREN. Trossa, som antakelig var 25 år gammel, røk. Jeg måtte ut å ro igjen og festet den lengste enden igjen i NECO. Jeg var da ombord, og ettersom maskinen fremdeles var i gang (dumt nok forresten) ga jeg full fart akterover mens VEKTEREN dro. Trossa røk selvfølgelig igjen, og jeg oppnådde bare at resten av trossa gikk i propellen så motoren stoppet. Slukøret måtte jeg igjen ut å ro, over til Vekteren å meddele misæren. Men VEKTEREN ga ikke opp. De fant frem sin gode slepetrosse, og jeg måtte ut å ro igjen. Kapteinen på Vekteren mente imidlertid at det kanskje var best om folket fra NECO kom over på VEKTEREN, så etter å ha gjort fast den nye trossa, tok jeg med de mest edrue i jolla over til VEKTEREN. Da fikk vi omsider Neco av grunnen. Jeg hadde fått tau i propellen og kunne ikke gå for egen maskin, men havnepolitiet var greie og bukserte oss helt inn i Bestumkilen. Og dette skulle de ikke ha noen ting for! En påskjønnelse ble imidlertid ordnet neste dag.

Litt dramatisk var det også, sommeren 1969, da jeg glemte å etterfylle smøreapparatet. Vi skulle gå direkte fra Tallakshavn til Kragerø. Det var fint og rolig vær, så vi ombestemte oss og gikk inn på Svenner. Jeg hadde ikke vært der før og ville legge til på vestsiden, men ble jaget over til østsiden. Motoren gikk så rart, jeg måtte gi på stadig mer for å holde den i gang, og da vi endelig hadde fortøyet og jeg stoppet maskinen, var det bråstopp! Svinghjulet satt bom fast, og selv med to mann på spettet så spettet bøyde seg, var det nytteløst. Nå var gode råd dyre. Jeg ringte Heimdalfabrikken i Molde, som sa at jeg måtte prøve å ta av sidelokkene i bunnkassa, og løsne boltene som holdt lagret. Jeg hadde flaks, stemplet sto i en posisjon slik at det faktisk gikk. Heldigvis hadde jeg reservelager ombord som jeg

kunne montere isteden for det brente. Imidlertid var smørekanalen i veivakselen tett av lagermetall, så det ble dårlig meg smøring. Vel, det var jo ikke så langt inn til Stavern, så med et par stopp underveis for kontroll og smøring kom vi helberget iland. Det brente-lageret sendte jeg ekspress til Molde.
Jeg boret opp den delen av smørekanalen som jeg kunne komme til, men det viste seg at også den kanalen som går horisontalt ut til siden var tett, og denne var det verre å komme til. Fabrikken i Molde sa at man muligens kunne sprenge ut lagermetallet, men det var ikke enkelt, og alternativet var å demontere hele motoren. Jeg klaget min nød til ham jeg hadde kjøpt båten av, Han jobbet på Norsk Hydro og bodde i Porsgrunn. Han satte igang, skulle få med seg et par arbeidskamerater med taljer og verktøy, og skulle komme neste dags ettermiddag. Jeg lå våken om natten, og tenkte og tenkte. Plutselig stod løsningen klar. Det fantes en liten inspeksjonsåpning der hvor denne boringen måtte foretas, men problemet var en messingring som var montert der for å fange opp oljedråpene fra smøreapparatet. Denne ringen stod i veien. Med litt flaks burde det være mulig å bore gjennom messingringen, og treffe åpningen videre inn, som altså var tett. Etterpå kunne da hullet i messingringen gjenges opp og tettes med en skrue.
Jeg avlyste redningsaksjonen fra min venn i Porsgrunn inntil videre, fikk kontakt med et unikum av en mekaniker fra Mustad fabrikker, som faktisk greide oppgaven med glans, og for en meget billig penge. Da var det bare å starte opp med reservelageret, og jeg gikk inn til Porsgrunn, hvor min gamle venn hjalp meg å tilpasse det nye lager som da var blitt omadressert dit. Det var de eneste to gangene jeg hadde motorstopp i løpet av de 14 år jeg hadde NECO, og det var litt vemodig å overlate båten til den nye eieren og min gode venn – Kai Andersen, som da døpte den om til MAGEDUTTI.



Fra Skipperposten oktober 1989, klipper vi:

MAGGIDUTTI

Hadde Kai, ifjor sommer, planer om å øke drivhuseffekten da Maggedutti fikk brann i skorstein på vei inn til Bestumkilen?

Ved Killingen setter han ned farten. Plutselig er hele sundet røyklagt.

Hun har utblåsning bak vår kjære Maggidutti. Akterenden så ut som en forvokst blåselampe eller som en F16 ved takeoff. 2 meter lange flammer blåste rent hele anlegget for sot og bek.

Dette er fin måte å tiltrekke seg oppmerksomhet på. Båter strømmet til fra alle kanter. Bortsett fra den gule taxibåten. Han stakk av da han trodde hele båten ville eksplodere.

Kai kastet anker, lot motoren dunke sakte, rullet seg en Gul Mix nr 3. Etter 10-15 minutter er morroa over og Maggedutti dro videre med ny og nydelig klang i stemmen: bång, bång, bång.

Jens



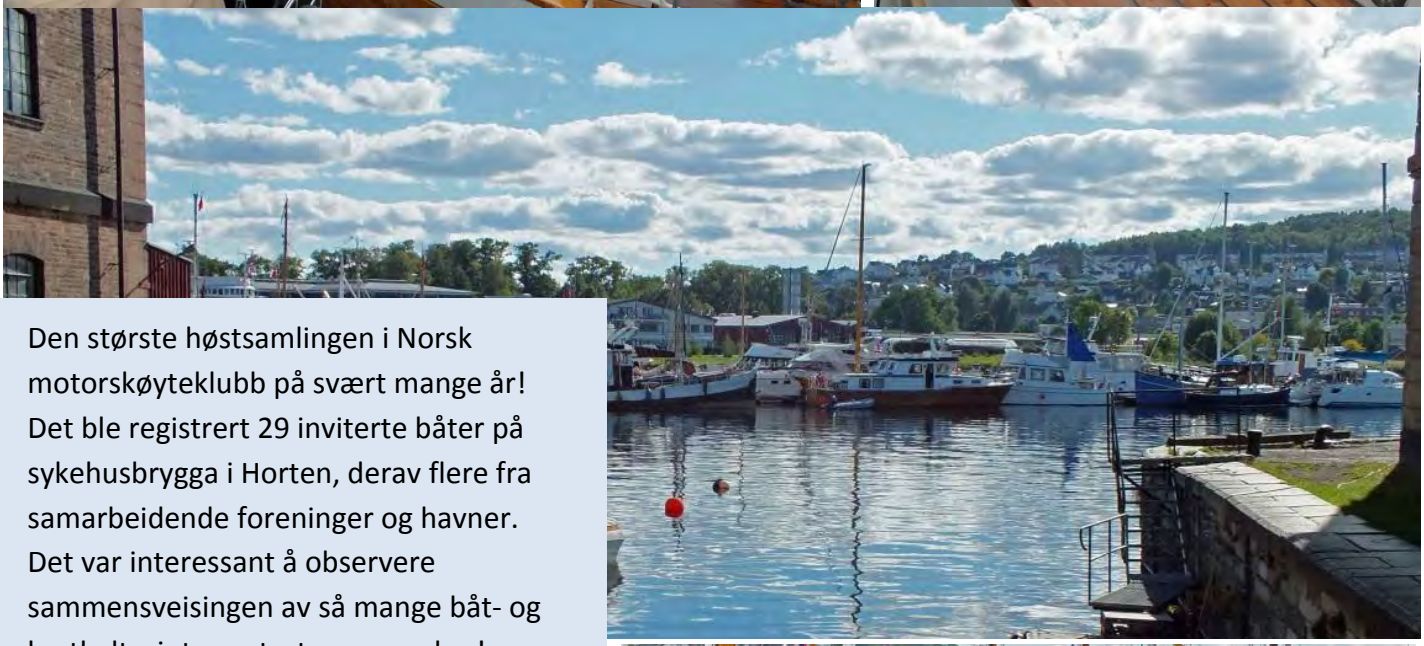
.....

I dag ligger Magedutti på bøye ved Killingen (foto til venstre). Skipperpostens redaksjon håper inderlig at dette klenodiet av en båt, som i så mange år har tøffet langs vår langstrakte kyst, blir tatt vel vare på i framtiden!

Høstsamling i Horten







Den største høstsamlingen i Norsk motorskøyteklubb på svært mange år! Det ble registrert 29 inviterte båter på sykehusbrygga i Horten, derav flere fra samarbeidende foreninger og havner. Det var interessant å observere sammensveisingen av så mange båt- og kystkulturinterresterte mennesker! Mange båter kom fredagskveld og de fleste lå 2 netter. Lørdag formiddag fikk vi omvisning på Marinemuseet, som lå et steinkast unna . På kvelden ble 67 voksne servert ferske krabber og reker. Et innleid partytelt var festlokale, og der var det taler, sang og musikk ut i de seine nattetimer. Et særdeles vellykket arrangement, som ga god inspirasjon til foreningens styre...og forhåpentlig også til deltakere og potensielle nye medlemmer!

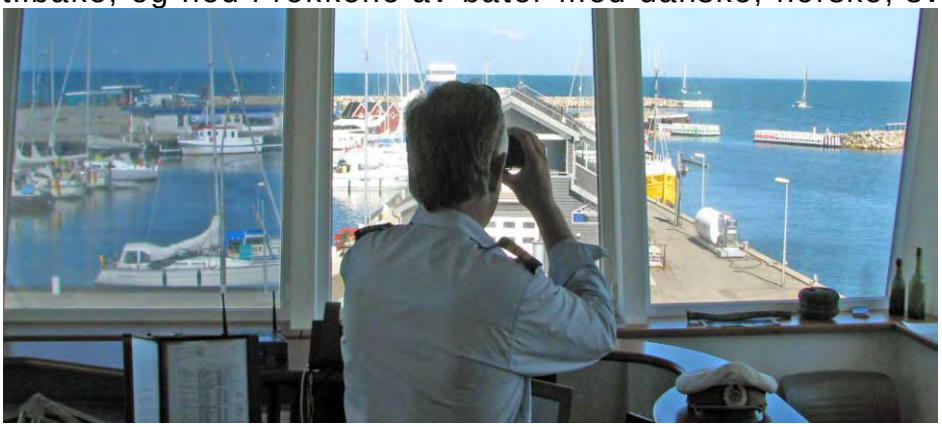


Læsø – en fredfylt perle

Fra oktober 2010

- Arnulf Wibe -

Alex skuer ut over sitt rike fra havnefogdens kontor i Vesterø havn på øya Læsø - den nordligste danske øy. Innenfor de store og trygge moloene finner vi en av de fredeligste og best organiserte havner sør for 60. breddegrad. Et godt reisemål for halvfrosne "fjellaper" som ønsker en fredfylt båtferie i sol og varme. Kikkerten følger langs moloen og der den avsluttes mot den lange, myke og tilsynelatende øde sandstranda som omkranser øya. Den gjør et kort sveip over sanddynene hvor turistene slikker sol mellom sine badeekspedisjoner hundrevis av meter ut i det langgrunne Kattegat. Så tilbake, og ned i rekkene av båter med danske, norske, svenske og tyske flagg.





Den tidligere fiskebåtskippern Alex Rasmussen er både flyver og kommuneansatt havnesjef. Når borgermesteren skal i viktige møter på fastlandet, bytter "den flyvende havnefogd" sin tjenestehatt og starter opp sin flyvemaskin.
Havnefogden fikk sin ilddåp i 1995 da han ble oppringt av en representant for Norsk motorskøyteklubb som spurte om det var greit at noen av deres medlemsbåter kunne få samlet plass i gjestehavna dagen etter. Han ga en høflig og uforbeholden bekreftelse ettersom det fortsatt var mye ledige plasser i småbåthavna. Neste dag ble Alex gjort oppmerksom på et underlig "objekt" langt ute i havet ved det viktige lateralmerket som angir trygg innseilig mot Vesterø. Objektet vokste, og kikkerten hans avdekket gradvis en sjokkerende stor klynge av båter som hadde kurs rett inn mot den ferske havnesjefens rike! Da motorskøyteklubbens båter tøffet langsomt gjennom moloåpningen fikk han en stri jobb med å stue de 26 fartøyene. Båtene var langt større enn han hadde forestilt seg, og han forteller at han aldri glemmer dette møtet med nordmennene. Småbåthavna var for trang og alle måtte omplasseres til fiskerihavna. Han mener det var en nyttig læring i utnyttelse hele havneområdet.



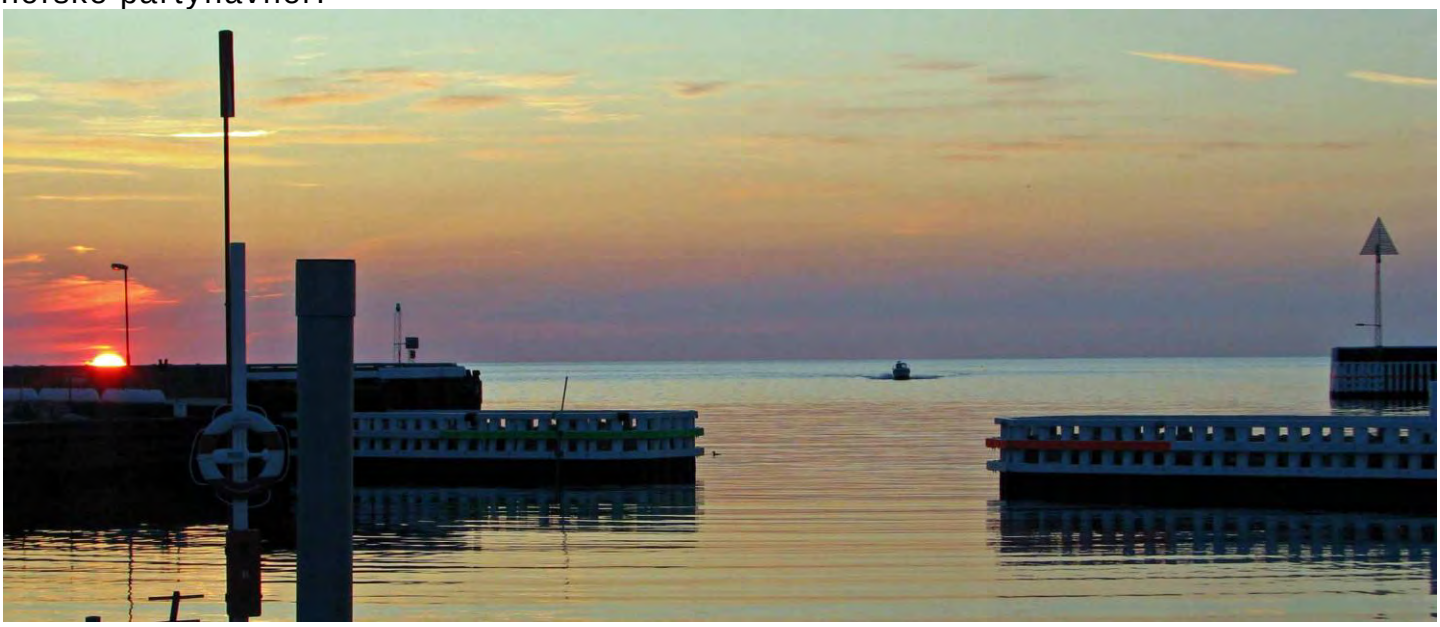


Siden den gang er havna utvidet og modernisert. Kapasiteten er omtrent 150 fritidsbåter, men Alex forteller at han en gang fikk stuet inn 276. Døgnprisene for havneleie er DKK 170,- og 340,- for båter under og over 15 meter (strøm inkl). Diselsprisen ligger på ca 10 danske kroner.

Mer informasjon finner du på www.laesohavn.dk. Alex er tydelig på at alle som kommer med fritidsbåt til Vesterø får plass! Imidlertid blir han ekstra fornøyd hvis du ringer på forhånd dersom du har en stor båt. Som belønning kan du oppleve det samme som forfatteren, at havnesjefen hopper om bord i fart ved passering gjennom innerste moloåpning, og anviser plass på direkten!
I 1995 var det 56 fiskebåter som tilhørte havna. I dag er det bare 10, og de driver nå bare med fangst av jomfruhummer (sjøkreps). Den fanges i trål på 20-36 meters dyp, som er normale bunndybder i Kattegat. Etter ilddåpen i 1995 har den flyvende havnefogd vært på vingene flere ganger til Norge med fersk jomfruhummer i gave til medlemmer av motorskøyteklubben. De er blitt hans gode venner.

Over havet til Læsø

De fleste som kommer med båt fra Norge til Læsø, krysser Kattegat. Det grunne havområdet kan gi krapp og ubehagelig sjø for småbåter når det blåser friskt. Med en god værmelding er det enkelt å legge ut fra Marstrand hvis man velger Vesterø havn som mål. Da blir turen på drøyt 45 nautiske mil i åpen sjø. Dersom du heller vil til øyas andre og større havn, Østerby, får en kortere tur på 25 nautiske mil med en mer sørlig kryssing. I Østerby finner du mest svenske båtturister, og prisene er derfor 15-20% lavere på mange varer og tjenester!
Opplevelsen av å komme i havn på Læsø kan være en herlig kontrast fra den hektiske Bohulänkysten. Havnene preges av god organisering, moderne tilbud, fred og ro. Det virker helt naturlig at musikkanlegget om bord får hvile, til båten er tilbake i svenske og norske partyhavner.



Historisk farvann

Historisk har øya alltid vært nær knyttet til skipsfart, selv om havneforholdene har vært mye mer kompliserte enn i Norge. I 1980 ble 280 av øyas 2000 innbyggere utskrevet til marinen i den skånsk-danske krig i 1680. Én kom tilbake.
I området omkring Læsø er det registrert 186 skipsvrak. I november 1803 var det hele femten strandinger i løpet av fire dager. Kun to av skipene var senere i stand til å seile fra øya. Befolkningen plyndret både skip og last som de solgte på organiserte auksjoner. Inntektene kunne til tider overstige dem som de hadde av sin hovednæring, saltutvinning. En anekdote sier at Læsøboerne brukte hester til å trekke mobile lanterner opp på klittene, slik at skipene skulle tro at området var seilbart. En annen anekdote sier at man en periode registrerte kaffeeksport fra Læsø – plyndrevarer.
I dag må navigasjon i farvannet også utføres med nøyaktighet når man ikke bruker gps og kartplotter. I moderne tid har også mange seilere opplevd å bli sittende fast i sandbankene.

I land

Saltproduksjon var i flere hundre år den viktigste næringen på øya intil virksomhetens vedhugst brukte opp all skog på øya. I dag har de renovert Læsø Saltsyderi og laget en liten bedrift basert på det svært salte grunnvannet. Besøkende får beskue den historiske produksjonsprosessen hvor de damper saltvannet i store jernpanner og selger sluttproduktet som en eksklusiv vare. Du kommer deg dit med å leie sykkel eller bruke buss, som er gratis på hele øya.

Vil du i land for å slikke sol på hele kroppen, er danskene ikke pripne. Øya har ikke noen regulert nakenstrand, men du anbefales å stikke innom turiskontoret og spørre om hvor du kan finne et "passende område". Da risikerer du å komme flirende ut fra de freske damene bak disken, med flere gode råd inntegnet på kartet.



Læsø Bryghus®



På "Stokken"

PS Denne artikkelen er også solgt til Båtliv og må derfor ikke kopieres. Den gjengis her i Skipperposten med respekt for alle de medlemmer som har svært mye mer erfaring fra Læsø enn forfatteren.

Fra oktober 2010

Medlemsbrev

- Goggen Sibbern-



Tidlig i sommer fikk klubben en hyggelig hilsen fra vårt medlem Goggen.
Han skriver følgende:
Sender bare noen bilder av "kjæresten min" siden vi er sjelden på Maritim. Sonate går en del med skolebarn rundt øyene her – lære litt om båtliv – oppførsel i båt etc.
Vi har også en del familieturer med guiding på Ryggekysten – og ellers fiske høst og vinter.

Sonate er 36', med Sabb 30Hk, 5 køyer, elektrisk toalett, pentry etc.
God sommer ønskes av Sonate og Goggen."





Båtarkivet til NMSK

Fra februar 2011

- Arnulf –

En unik samling av norsk båthistorie?

Norsk motorskøyteklubb har et båtarkiv på ca 400 båter som har vært medlem eller har eiere som er medlem. I 35 år har informasjonen befunnet seg på papir, godt organisert i ringpermer. Nå er klubben i ferd med å få arkivet scannet og lagt inn på websiden www.nmsk.no. Det ser ut til å bli en meget interessant samling av båthistorie som gjøres lett tilgjengelig for allmenheten! Kvaliteten på informasjonen om den enkelte båt varierer ganske mye, og vi mangler bilde av mange båter. Kanskje noen kan bidra til at vi får tak i manglende bilder og mer informasjon om båtenes historie? Send tilbakemeldinger på feil eller annet som hever kvaliteten til arnulf.wibe@online.no eller post@nmsk.no. Slik framstår båtarkivet i dag:



Historien om en medlemsbåt I Norsk motorskøyteklubb

Fra april 2010

"MIDTSIDEBÅTEN"

"CAMILLA"

-av Thomas Bjønness-



Camilla er en gammel bruksbåt, bygget på Vestlandet som Va-båt / gavla-båt, og ble brukt i garnfiske. Nøyaktig hvem som bygget båten, og hvor, samt den øvrige historien frem til '80 tallet har jeg ikke vært i stand til å oppdrive. Etter litt detektiv arbeide har jeg og klart å grave frem noen få ledd bakover i eierkjeden.

Tidlig på '80-tallet ble båten fraktet fra Vestlandet til Moelven ved Gjøvik, hvor det ble satt i gang en stor restaureringsjobb av to ansatte ved Moelven. Det gikk ikke mer enn et par vintre før de to oppgav arbeidet. De hadde da rukket å bygge ferdig dagens overbygg, samt innrede båten som turbåt. Garnrullen på hekken, den opprinnelige ruffen samt motor og gir var da fjernet. På slutten av '80-tallet fikk Terje Pedersen fra Gjøvik kjøpt båten billig. Den lå da fortsatt på land ved Moelven, hvor den hadde ligget og tørket inn i 5 år. Den fremstod på dette tidspunkt ikke akkurat som noe smykke, og han brukte flere år på å sette den i stand. Foruten å skrape ned hele båten, da skroget var hvitmalt, klinket Terje om hele båten, fikk byttet flere bordganger, laget nytt akterspeil i eik, forsterket spant og restaurert båten generelt. Det ble også byttet motor. Dessverre vet jeg ikke hva som originalt satt der, men det ble montert inn en Volvo Penta MD21B med et VP MS3B reduksjonsgir. Båten ble døpt "Hoppedora "- av Gjøvik. For de som er bevandret i svensk barnelitteratur drar de kanskje kjensel på navnet, som stammer fra sjørøverskuta til Pippi Langstrømpes pappa. I flere år ble båten benyttet til koseturer på Mjøsa, før Terje og hans kone Britt Solheim i juni 2000 fikk fraktet båten til Hovedøya i Oslofjorden, og registrerte båten i Småbåtregisteret med reg.nr. EAD 464. Britt og Terje pleide å seile rundt med sine to dags hunder som hadde hver sin redningsvest. Det er ikke vanskelig å tenke seg at Hoppedora av Gjøvik, en ombygget Va-båt fra 1939 med to voksne og to dagser med redningsvest, samt unger, venner og annet folkefær ombord fikk mye oppmerksomhet hvor enn den kom.
De siste årene Britt og Terje eide båten fikk de den fraktet tilbake til Gjøvik og brukte båten på Mjøsa. Terje Pedersen døde brått i 2006, og Britt solgte da båten til brødrene Elde fra Toten for kr 30.000,- På høsten 2008 kjøpte Mie og jeg båten. Den lå da i skogen på Østre Toten, så etter å ha funnet annonse på Finn.no, stappet jeg Lotte (da 3 mnd'er) og Mie inn i bilen, og så for vi av sted.





Båten bar preg av manglende vedlikehold de seneste årene. Motoren hadde en ukjent feil med kjølingen, og kunne kun kjøres på tomgang. Det klinkbyggede skroget var blitt tettet med sikaflex mellom bordgangene, og lenge før båten kunne nærme seg vannet forstod jeg at det måtte en del jobb til for å få skuta tett. Brdr. Elde svarte elegant at *"på en stor trebåt som dette må man regne med å trenge to lensepumper. Jeg hadde en gang en mindre båt og der trengte jeg kun én…"*
Når man tenker seg om finnes det kanskje ikke så mange ekte båtfolk på østre Toten…
Ette litt forhandling og gjentatte besøk til Toten ble båten vår, og vi fikk fraktet skuta til Oslo på lastebil. Vi fikk vinteropplag på land på Maritim båtforening i Oslo, hvor vi også var så heldige å få leie plass sommeren '09. Første jomfrutur ble utført av undertegnede, natten etter båtutsett '09.

Med om bord var Espen Waldem, som også har båt på brygga. Jeg husker vi tenkte at det ville være for dumt å ikke prøvekjøre båten nå som den først var kommet på vannet. Vel vitende om at motoren kun kunne kjøres på laveste turtall, dersom den ikke skulle gå seg varm, la vi av sted i nattemørket og navigerte etter fyrlykter, med kartplotter på mobiltelefonen som backup. Turen var kjempefin der vi tøffet av gårde i 2 ½ knop, sittende på styrhustaket med én fot på roret, men vi oppdaget plutselig at båten lå litt vel dypt i vannet. Det viste seg å være nivåbryteren til lensepumpen som hadde hengt seg opp, men etter litt lirking startet pumpen opp og tømte båten kjapt. Kort tid etter ankom vi Middagsbukta og ankret opp like ved båten til Knut og Lisbeth Waldem, som vi tilfeldigvis så når vi kom frem. Etter noen få timers søvn stod skipperen opp, startet motoren, dro inn ankeret og satte kursen tilbake mot Maritim. Vi skulle jo på dugnad. Espen sov videre i lugaren. Ergrelsen og ikke minst ydmykelsen var stor da vi så vidt nådde sørsiden av Ostøya før vi gikk tom for diesel. *"Å nei"*, tenkte jeg *"det er ikke akkurat godt sjømannskap å ikke engang peile diesel før du legger fra kai Thomas… "* Etter kort tid fikk vi kjøpt 10 ltr diesel av en forbipasserende seilbåt, og jeg gikk i gang med å lufte motoren for første gang.



Men motoren startet ikke. Faktisk klarte ikke startmotoren å dra motoren rundt i det hele tatt. Vi hørte innslaget fra bendiksen, og så ikke noe… Var det lite strøm kanskje…? Da vi peilet olje fikk vi en grå overraskelse, men kunne ikke forstå hvordan det var kommet vann i motoren dagen før. Peilepinneåpningen hadde tross alt aldri vært under vann… Og hvorfor stoppet motoren så brått...? Det skulle senere vise seg at årsaken til grå olje var verre enn jeg trodde.

Tidligere eier hadde mislyktes i å overhale toppen, slik at det var over én millimeter ujevnhet i toppen, med dertil hørende kjølevannslekkasje over i oljen. Da motoren ble videre demontert viste det seg også at grunnen til at motoren stoppet så brått, og ikke lot seg turne på starteren etterpå, var fordi stempelet i sylinder nr 3 hadde dratt på visitt over i sylinder nummer 4 og stod helt fast der.

Heldigvis, tenkte jeg, er jeg medlem i kystpatruljen, og mobiltelefonen var ikke langt unna. Espen rev seg i håret, og håpet at vi ville få slep med noen før Malene kom seilende (Mamma og Pappa Waldem). Vi var vel egentlig ganske flaue begge to, over vår manglende utvisning av sjømannskap og båtvett, der vi hadde lagt på tur om natten, med en båt vi ikke visste om var tett, samt en motor som ikke var til å stole på… Én halvtime senere kommer Malene i rolig fart gjennom sundet mellom Ostøytangen og Hareholmrabben. På dette tidspunkt lå vi for anker, for ikke å bli blåst på land av sønnavinden. Halvannen time senere var vi tilbake på Maritim, etter vennlig slep av Malene, og klare til dugnad, riktignok et par timer for sene…

Etter denne relativt opplevelsesrike jomfruturen har både båt og skipper blitt bedre kjent. Båten brukte bare noen dager på å bli mer eller mindre helt tett, og det er ganske utrolig med tanke på båtens alder og hvor mye den har ligget på land. For øvrig har jeg selv byttet motor. Fra en defekt 1985 VP MD21B til en godt fungerende 1979 VP MD21A. Det er ikke ofte man bytter motor, og ender opp med eldre motor enn originalt, men skitt au. Utover dette har skroggjennomføringer, stoppekraner, mye av ledningsnettverket m.m. blitt byttet ut, to lensepumper er byttet, og vi har fått kjøleskap, ekkolodd, ny stereo m.m. Til og med toalettet er overhalt, og fungerer nå som det skal. Som det er med gamle trebåter er det alltid noe trearbeid å ta fatt på, men det tar vi litt etter litt. Båtens alder tatt i betraktning er den i meget god stand, og er en ypperlig tur og familiebåt. Bred, trygg og god i sjøen.

Skuta har siden dette bragt oss mye moro, lange dager, sene kvelder og masse familiehygge. I sommer tilbragte Mie, Lotte og jeg 4 uker ombord. Man skal ikke se bort ifra at jeg i en senere utgave av skipperposten kan fortelle litt fra sommerferien vår, for ikke å glemme grunnstøtingen på grunnen øst for Hvaler, som ikke finnes på båtsportkart B-710, -en episode som medførte skader på kjøl og stevn for mer enn 40.000,- Thank you Sørensen på Sydenden og Gjensidige Forsikring!

Glimt fra sommeren 2010

Fra oktober 2010

- Karsten Myhre –

Her er noen inntrykk fra en flott sommer 2010 langs en kyst som er vill, vakker, røff og myk. Arrangementene, og uthavnene er uendelige, for dem som kan snu seg etter innfall, vær og vind. Noen vil gjerne planlegge, andre vil la impulsene få rå. Jeg gjorde det siste!

The Tall Ships Races i Kristiansand



I år gikk The Tall Ships Races av stabelen i Kristiansand siste helg i juli måned.
Hele 79 fartøy (se bilder) fra noen av de største seilskip i verden, til mindre havseilende fartøy, satte hverandre i stevne over 4 dager, der Kristiansand virkelig viste seg fra en sjenerøs og fin side. Alle arrangementer og entre var i hovedsak fri. Selv om lørdagen fullstedig regnet bort, er det ingen tvil om at arrangementet totalt sett var meget vellykket og innholdsrikt.
For oss i Skøyteklubben var det bl.a. også en stand av gamle motorer, som sikkert ville være av spesiell interesse. Et gammelt båthjerte slo litt ekstra da en 1 sylindret Marna fra 1937 fikk slå sine rolige slag. Den var en del av motorsamlingen til Bragdøya Kystlag. Bragdøya Kystlag utenfor Kristiansand har ca 650 medlemmer i alle aldre, og egen nettside www.bragdoya.no.





Marna'n var blant høydepunktene, i tillegg til torsdagens innseiling, og ikke minst søndagens store parade der alle båtene en etter en stevnet ut Vestergapet på vei til Songe fyr, der starten gikk. Været var da bortimot perfekt på søndagen, med frisk bris og et uendelig antall skuelystne båter som fulgte paraden utover fjorden. Virkelig litt av et skue!

Norges tre store stoltheter (Statsraad Lehmkul, Sørlandet og Chr Radick) sto ikke tilbake for noen av de mange andre flotte skutene. Christian Radick lå som beste båt fram til da i Racet. Sjøen ble tung etter hvert som båtene stevnet mot åpent hav, og jo lenger ut i havgapet det

bar. Kl 1700 var alle seilskutene samlet over et stort område for start. Det ble et vellykket og ett flott skue. Båter av denne størrelse under seil gir et historisk sus. Artig er det at mange av båtene mønstrer frivillig mannskap, som mot rimelig betaling kan være med på etappe(r) etter eget ønske. Racet går jo over flere etapper (derav races), og er blitt ett årlig evenement. Neste Tall Ships Races er i 2011, og vil da i Norge gå i fra Stavanger. Som skrevet annet sted i Skipperposten, planlegger vi konvoi til Forbundet Kystens store stevne i Egersund, og da er avstanden til Stavanger ikke lang.



Alt i alt ble langhelgen i Kristiansand en stor opplevelse. Kristiansand kommune har all ære av et ærlig forsøk på å gjøre dagene minnerike både for publikum og de mange mannskapene fra mange land. Et meget rikholdig program og moderat kommers og glamour bidro sterkt til dette. Vanskelig å se for seg en mer velegnet by til arrangement av denne type. Meget bra – Kristiansand kommune.

Norwegian Gran Prix og The Canal Street Festival i Arendal

Også i år sto Arendal som arrangør for sitt tradisjonsrike NGP. Dessverre er dette et arrangement som har tapt seg kraftig i fra glansdagene i 90–årene da opp til femten Formel 1 båter utfordret hverandre i mer enn 200 km/t, til årets race med kun fem deltakerbåter, hvorav tre fra Dubai.

Selv har jeg alltid hatt sansen også for denne type konkurranser. Virkelig fasinerende kombinasjon av teknologi og et ″inferno″ av lyd og sjøsprøyt. Arendal må være en perfekt arena for denne type arrangementer. Veldig god oversikt, og svært publikumsvennlig, så vel fra egen båt som i fra land.

I tillegg er dette åpenbart årets frislepp for noen utsvevende netter for byens egen befolkning. Nattelivet bare eksploderer da. I tillegg er Racet et startsignal for det ukelange kulturarrangementet The Canal Street Festival, som er et rikholdig kulturarrangement for enhver smak.

Personlig har jeg mer og mer fått sans for Arendal som en flott sommerby, vel verd et besøk!

Risør trebåtfestival

Også dette er blitt en tradisjon for dem som har sans for hva naturens eget byggemateriale kan framskaffe av flotte båter. Trebåtfestivalen har virkelig funnet sin plass. Etter noen års tilbakegang har festivalen igjen tatt seg opp, og er mer enn noen gang verd et besøk både for dem som setter pris på trebåter og i tillegg de mange kvalitets kultur arrangementer Risør byr på under festivalen.

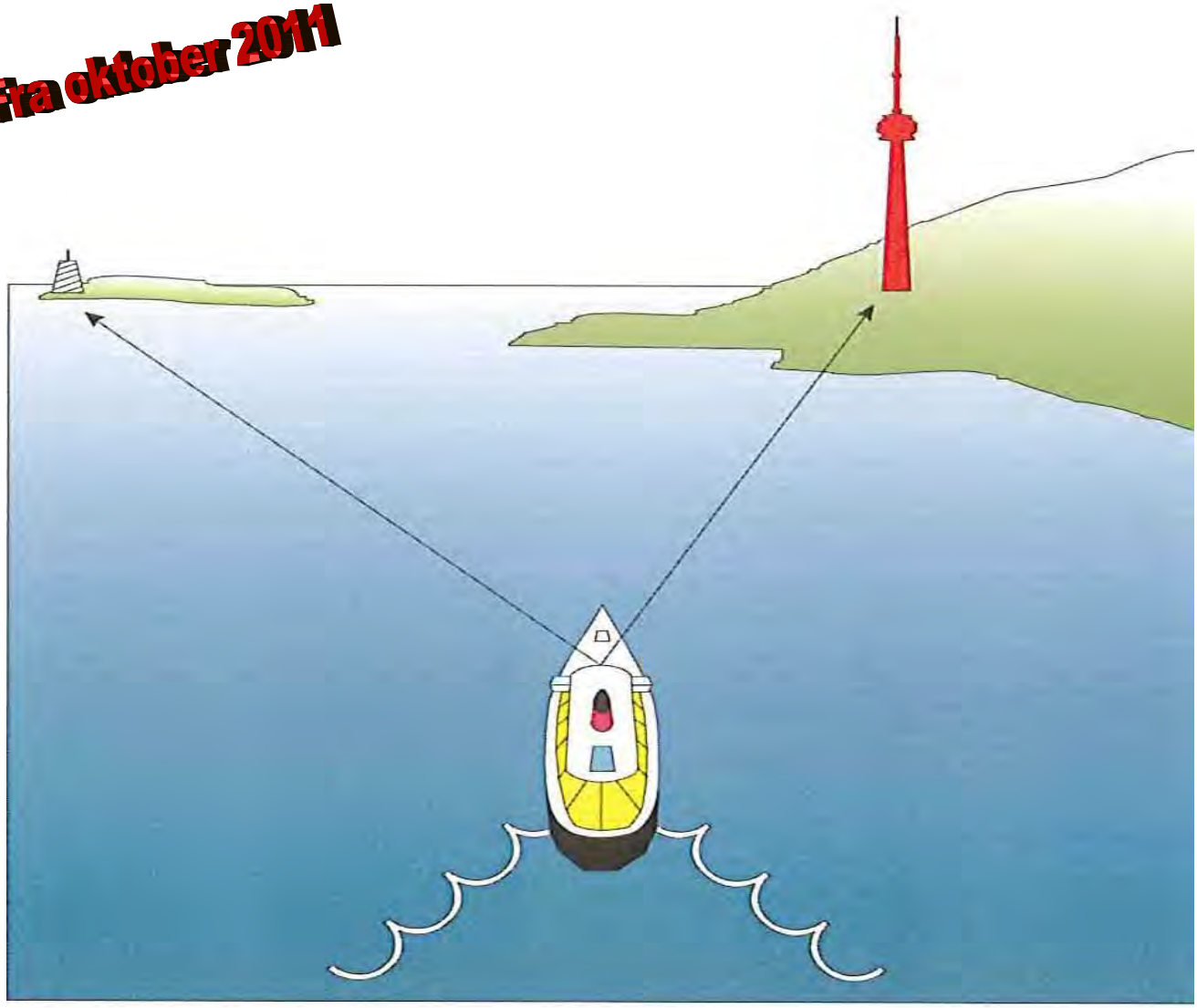


Navigasjon

Kopi etter tillatelse:
Roar Breivik
Oslo kystskipperskole

Krysspeiling

Fra oktober 2011



En av de mer sikre måtene å bestemme ens posisjon på, er å foreta en såkalt *krysspeiling*. Er det fri sikt over kompasset om bord, kan man peile to punkter direkte fra kompassplassen - f eks en pynt og et tårn.

Bruker man peileskive (bruk av peileskive blir nærmere beskrevet senere), må man være to. Da leser den ene av kompasset i samme øyeblikket som den andre roper at det punket som peiles er i siktelinjen.

Det er viktig at man husker følgende: En peiling som er tatt med kompassets hjelp, må rettes for deviasjon og misvisning før den kan settes ut i sjøkartet som en rettvisende peiling.

Man må også huske at peilingen som gjøres, er retningen *fra skipet* og til det merket eller fyret som brukes som peilepunkt.

Når en krysspeiling gjøres, bør man forsøke å få de to stedlinjene til å krysse hverandre i så nær 90° vinkel som mulig. Det er da lettest å lese av det nøyaktige krysningspunktet - og dermed også posisjonen.

Fra januar 2012

"Småstoff"

Markedsplassen



Det er ikke akkurat marked for trebåter for tiden, og det er mange store og gamle skøyter/kuttere til salgs for en billig penge på FINN.NO. Her forleden kom Skipperposten over en salgsannonse av en tidligere NMSK båt, og noen av dere kjenner kanskje historien til båten (se også vårt båtarkiv på www.nmsk.no
Båten ligger nå i Mosvik og er til salgs for kr 25.000,-
Finnkode 32375119

Evt finnes det en enda billigere variant her:



Lettbåt gis bort!
Henv Grønmo

Ferdinand

Står utsatt for vær og vind. Hvem kan tenke seg å ta ansvar for å kontruere et enkelt tak når våren kommer? Fellesskapet blir glade for de som melder interesse til styret –se s. 20

Medlemsrabatter

Mot fremvisning av gyldig medlemskort i NMSK kan du få gode priser på utstyr, maling m.m. Medlemskortet er gyldig i inntil 4 mnd etter utløpsdato.
Swang - 10% avslag på alle veiledende priser. Gjelder ikke allerede rabatterte varer.
Malerstua: 15% på alle fullpris varer, unntatt bunnstoff.



NMSK vimpel
kr 150,-

Medlemseffekter

• Stoffmerke (6,5 x 7,5 cm)	kr 20,-
• Vimpel (40 x 70 cm)	kr 150,-
• Fleece jakke med merke	kr 350,-
T-skjorte med merke	kr 50,-

Bestilles gjennom post@nmsk.no

MEDLEMSAKTIVITETER

- 25. april 2014 - Bryggepub på Styrhuset i Bestumkilen
- 24. mai 2014 - Bryggefest på Maritim
- 17. – 20. juli 2014 - Forbundet Kystens landsstevne (Norges 200 års jubileum)
- 30. juli – 2. aug 2014 - Risør trebåtfestival
- 29. – 31. august 2014 - NMSK høstsamling i Horten
- Oktober 2014 - Medlemsmøte
- 29. november 2014 - NMSK Sildebord

STYRE OG STELL

NMSK styre 2014-2015:

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	Lasse Berger	tlf 90529911, e-post berger.lasse@gmail.com



Skjerjehamn i Sogn: Havet som vakker kulisse på «Utkantfestivalen», med Olav-statuen som hilser.

NMSK
NORSK MOTORSKØYTEKLUBB
Drammensveien 208, 0277 Oslo

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