

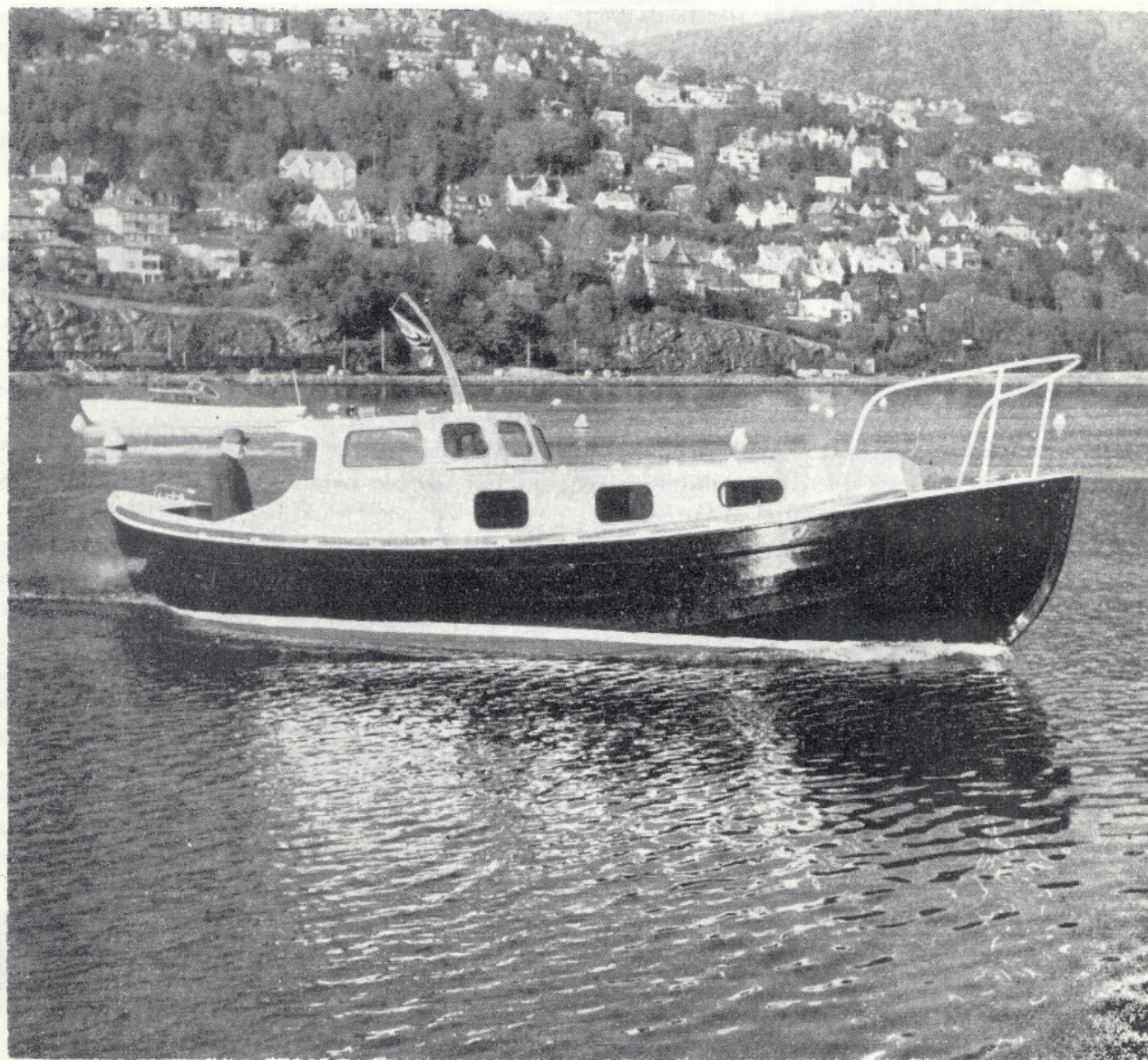
TERNA-



NR. 4 1970 - 2. ÅRG

NYTT

ORGAN FOR BÅTKLUBBEN TERNA ORKANGER



BÅTKALESJEN

Hva båteierne kan vente av den og hva den venter av båteierne

Hva båteieren kan forlange av sin kalesje, er først og fremst avhengig av det stoff kalesjen er laget av. Nå som for 20 år siden, lages de fleste kalesjer av impregnert bomullsduk. Forskjellen i kvalitet før og nå er imidlertid stor. Det skyldes først og fremst forbedringer i impregneringsmetoder, krympingsprosesser og fargingen av duken.

Bomulls-kalesjeduk veier ca. 500 g pr. kv.m og en prima duk vil idag være impregnert mot vann og råde og kan også fåes «flame-proofed». Dette vil si at ved kontakt med varme, vil det angrepne sted ikke flamme opp. Duken vil dog bli brent og kraftige gnister vil brenne hull i en «flame-proofed» duk. Dette presiseres fordi det er en utbredt misforståelse at så ikke vil skje.

Når det gjelder motstandsevnen mot mot vann og råde, utføres denne impregnering så godt nå, at en til vanlig sommerbruk kan gå med kalesjen i flere år uten å reimpregnere. Det er med de beste dukkvaliteter faktisk å anbefale båteierne ikke å reimpregnere før duken lekker sjenerende. Dette fordi en godt impregnert duk ikke er mottakelig for ny impregnering før den opprinnelige er blitt utvasket. Det finnes bomullsduker på markedet som tåler bensinvask av flekker uten at impregneringen forsvinner. Når det gjelder råttsikkerheten skal duken kunne tåle å ligge sammenrullet våt uten å bli angrepet av sopp.

Ikke krympebehandlet bomullsduk kan en risikere vil trekke seg sammen inntil 10 % i lengderetningen og omtrent det halve på bredden av duken. Slik duk er utjenlig til båtkalesjer. Markedet tilbyr idag krympebehandlet bomullsduk som er velegnet. At duken er krympebehandlet betyr ikke at den er *krympefri*. En regner med at slik duk vil kunne krympe maksimum 2 % som ikke er mere enn at den som lager kalesjen, kan ta hensyn til det ved utførelsen.

Fargevalget er blitt større de senere år og gledelig er det og at indanthrenfarger er tatt i bruk slik at en har fått duker med stor farge-ekthet. Det har dog vist seg at selv om det brukes de beste fargestoffer så er det ikke alltid like gode resultater når det gjelder fargens evne til å holde seg. Eksempler finnes på at duk med absolutt prima impregnering båd mot vann og råde har hatt store vanskeligheter med å oppnå god farge-ekthet. På den annen side finnes duktyper med meget god farge, mens impregneringen er dårlig. Når så duken må reimpregneres etter relativt kort tid, så har eieren ikke noen glede av fargens ekthet allikevel.

Så noen ord om «måse-skitt». Denne er bomullsdukens verste fiende. Er den først kommet på, er det om å gjøre å få den fjernet fortest mulig. Blir ikke dette gjort, blir kalesjen etset istykker.

I de senere år er også syntetiske duker tatt i bruk til kalesjer. Det finnes glimrende kvaliteter i f. eks. vevet bomull /nylon. Duken er meget sterk, tett og lett. Den kan fåes i vekter ned til 270 g pr. kv.m. Duken «puster» som vanlig bomullsduk og er meget lett å holde ren. Duken er praktisk

talt *krympefri* og fargen er utmerket. Prisen er imidlertid ikke så sympatisk. Den koster omtrent det doble av det god bomullsduk kan fåes for.

I en mellomprisklasse ligger de nye P.V.C.-belagte nylonduker som er blitt meget populære også til båtkalesjer. Disse duker har mange fordeler. De råtner ikke, absorberer ikke vann slik at vekten blir konstant — våt eller tørr — ca. 500 g pr. kv.m. Duken krymper ikke, stivner ikke i kulde, trenger ingen reimpregnering og er *meget lett å holde ren*. Dette siste er ikke minst viktig. «Måse-skitt» f.eks. vaskes av med vann. Det som kan tales mot en slik duk er dens absolutte tetthet. Hvis det ikke blir luftsirkulasjon under slik duk, vil det oppstå kondens. I praksis tror ikke undertegnede problemet blir så stort. Det byr ikke på særlige vansker å skaffe den ventilasjon som er nødvendig. En annen ting bør nevnes. Plastbelagte duker må sveises for å få tette sømmer. Det nytter ikke med kun vanlig søm. Videre preseres det at det finnes mange fabrikata også i denne duktype og alle er dessverre ikke like gode. På enkelte produkter vil plasten lett flakne av fra nylonvevet. Kontakt derfor et firma med erfaring hvis De er interessert i disse duktyper — ja, når det gjelder nye duktyper av ethvert slags. Sikkert er det at de nye duktyper har fremtiden for seg — også til bruk som båtkalesjer.

Som båteier skulle De ved leilighet kikke litt på hvorledes utførelsen er på en båtkalesje. Det er ulike måter å gjøre det på, men det er uten videre klart at en pent utført kalesje med doblinger under bøyler og andre utsatte steder nødvendigvis må koste mer enn en kalesje hvor slike ting er sløffet. Endelig har kvaliteten av beslagvarer meget å si også rent prismessig.

Hva krever så båtkalesjen av sin eier. At eieren holder den ren. Likeledes bør den ikke ligge sammenrullet våt unødvendig. Luft under en kalesje er bare av det gode. Ved lagring må De påse at duken er tørr ved sammenlegging og oppbevar den på et tørt sted. Viser det seg at duken ikke er tett, må den reimpregneres, og det kan være et problem. Det finnes ulike fabrikata i handelen, men det er dessverre ikke alle som passer like godt til de forskjellige dukfabrikata. En båtpresenning som skal reimpregneres bør være ren og utvasket for gammel impregnering. Bruksanvisningen må følges omhyggelig og her understrekes at det finnes stoffer som ikke må påsmøres og tørke i direkte sollys. Solen kan brenne duken. Før en går igang med reimpregnering er et godt råd å forsøke en liten flate først for å se om impregneringen er egnet til duken.

Et godt råd er også følgende. Når De om høsten slutter av sesongen og setter Deres båt på land, se etter Deres kalesje om den trenger reparasjon eller fornyelse. Henvend Dem deretter straks til Deres leverandør. Det er til begges fordel. Det er ikke fordelaktig å vente til våren.

A. M. I.

Redaktørens spalte

Daglig kan en lese i dagspressen om ulykker på sjøen. En passbåt eller en robåt, om den er av plast eller tre, er ikke et farlig befordringsmiddel såfremt den blir brukt på en forsvarlig måte.

Det første budet er at båten kun skal brukes i farvann den er beregnet på, likeledes at den ikke blir overbelastet. For stor motor på en liten båt er heller ikke av det beste.

I alle våre massemedia får vi våre daglige advarende doser om å vise forsiktighet på sjøen, men det ser ut til at det går hus forbi.

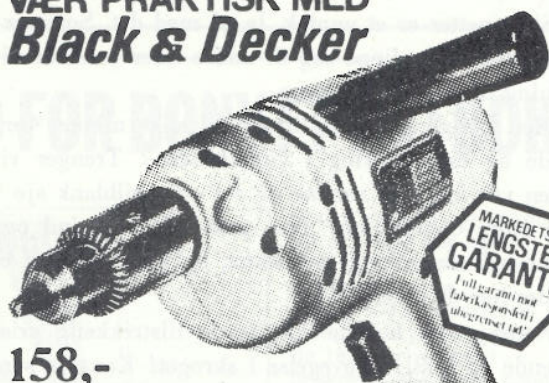
Det blir stadig flere som anskaffer seg båt og med tid og stunder vil det bli like stor trafikk på sjøen som på veiene våre.

La ikke båten bli et selvmordsredskap, men et middel til hygge og avkobling. Bruk godkjente redningsvester sammen med sunn fornuft og ta lærdom av andres skader så vil en slippe å se de uhyggelige overskriftene i avisene om forliste småbåter.

Mange synes vel det er lenge siden de hørte noe nytt om småbåthavna, og det samme vil jeg si. Alt håp om en snarlig løsning av småbåthavnprosjektet er sloknet, og hvor lenge vil det vare før de ivrigste i TERNA også slokner ut?

Hus eller hytte, båt eller bil - jobb eller hobby...

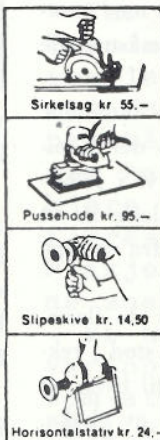
**VÆR PRAKTISK MED
Black & Decker**



158,-

DN-50 markedets rimeligste drill - dobbelt-isolert og hele 340 watt! Med Black & Decker elverktøy gjør De enhver jobb enklere, raskere og bedre. Med forskjellig tilbehør kan De med samme maskin sage - pusse - bore - slippe - børste - polere! Praktisk. Bekvemt. Økonomisk. Kom innom oss i dag og se Black & Deckers store utvalg i maskiner og tilbehør.

Som verdens største produsent av elverktøy garanterer Black & Decker Dem toppkvalitet i alle sine produkter. Prisene er de suverent gunstigste (sammenlign!). De er sikret rask og effektiv service - og full garanti mot fabrikkasjonsteil i ubegrenset tid! Kort sagt -



Sirkelsag kr. 55,-

Pussehode kr. 95,-

Slipeskive kr. 14,50

Horisontalsliver kr. 24,-

Black & Decker

VERDENS STØRSTE PRODUSENT AV ELVERKTØY

INTERNORD

gir mest for pengene

ELEKTROSENTER

ORKLA

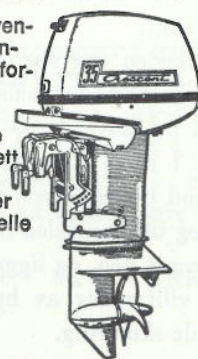
ORKLA SAMVIRKELAG



**Halv pris
for bensinen
til Crescent
35 HK med
vendespyling**

Halv pris på bensinen fordi Crescent 35 HK er fabrikk-garantert for traktorbensin. - til 70 øre literen!

Forøvrig gir vendespylingsprinsippet lavere forbruk, lavere vekt og øket effekt. Lavere støynivå og lett tilgjengelige servicepunkter er også spesielle kjennetegn for Crescent.



verdensrekordmerket

Crescent

A. Todal's
Eftf.

Telefon 150
Orkanger

Mennesket og farkosten

Månen hang tung og gul over kjølvannet vårt. Vi strøk jevnt og behagelig nordover leden mot Bergen, en stille og mild juninatt.

Vi var ikke alene, da min gode venn holdt båten sin på samme kurs som vi. Han kunne lett ha distansert oss, men han holdt skuta i tømme. Snart var vi en tanke foran, så gav han litt mere gass, og ség langsomt — og så langsomt forbi, mens vi utvekslet bemerkninger om værrets vidunderlighet og nattens mystiske sjarme, ja, hevet kanskje et stille beger.

Og så var de andre atter silhuetter mot blyblank himmel, og farkosten deres såes som en deilig svane. Den spente ut hvit brusende fjærprakt i kjølvannet, vakkert ordnet i en vidt omspent vifte, til begge sider. Selv steg og sank den sakte på hemmelighetsfulle dønninger.

På Hjellesstad hadde vi tatt farvel med selskapet forøvrig. Vi hadde vært en stor og kanskje larmende flokk ombord i båten vår, tidligere på kvelden. Godt underbygget med rømmegrøt og spekekjøtt, hadde vi satt kursen til småsundene mellom Hjellesstad og Korsfjorden.

Lav sol over Sotra i nordvest, lange fiolette innunder land. Vind? — Å nei! Vi passerte «Bukken van der Raa» og seg langsomt gjennom «Bukkesundet», mens vi i fellesskap frisket opp stedet historie, og hadde en følelse av at henfarne tiders hendelser og opplevelser strålte ut fra verdige bygningskropper der steg opp fra smulsvarte sund.

Men som sagt, på Hjellesstad var det slutt for de fleste.

Tidens transportmiddel, bilen, — mange biler, stod i rekke og rad, rede til å bringe menneskene i retur til byen og natten. Tt trykk på stelvstarter, litt hendig bruk av choke. Fire—fem mennesker klemmer seg inn, dører smeller i, og er slutt.

Kortesjen vrir seg innover veien, slipper den siste bussen fra byen forbi, og halser videre. Fra Nestun av tynnes kortesjen ut, fløyt — og biler forsvinner inn enkelte sideveier. I mens siger vi innover leden, side om side. — Vi har god tid, massevis av tid, hele natten å ta av. Sundet vider seg ut, himmelen hvelver seg over oss, fargene i naturen er dempet ned, og ligger nu og ulmer omkring. Selv de grelleste villfarelser av hyttefarger, blir forsonlig stemt i tiltagende skumring.

Hverdagens påkjenninger synes nå fjerne og nesten uvirkelige, likevel ligger de bare noen få timer borte. Dette som vi opplever nu, er virkeligheten. Vi søker å fastholde øyeblikket. Inntrykket kleber seg fast. Skuta, natten, naturen smelter sammen til en vidunderlig enhet for oss. Der kommer «nattrutten» sigende på faste kurser. Den stråler og glimter i halvmørket, og skipskroppen ruver svær over oss i det den passerer.

Et øyeblikk blir vi delaktig i dens ferd, i det bølgene får oss til å vugge i hissig rytme, hvorefter skroget fortaper seg som en gråblå skygge over månestripen i syd.

Det er blitt sent før fjorden åpner seg, og byen tar landet foran oss i besittelse. En by, som stråler og funkler, som en skål full av perler — den åpner seg og tar varsomt i mot oss.

Og så? Ja, vi må på land. Fløttbåten bringer oss de siste metrene inn til bryggen. Men blikket vandrer tilbake til båten, denne deilige farkost som lot oss bli delaktig i en slik stund og lot oss oppleve en slik natt.

Slike netter er et unntak, la gå med det. Sommer og godvær, vil helt innfinne seg til andre tider enn når vi har anledning til å oppleve samme.

Men trenger vi å gå tilbake til slike minner for å finne glede og oppmuntring i vinterkulden? Trenger vi å sette båten vår inn i en ramme av sol og speilblank sjø for å ha den store opplevelsen? Nei, prøv båten i vind og sjø, og kjenn salt skumskvett i ansiktet, og vit at farkost og motor holder hva de lover.

Kanskje din familie ikke setter tilstrekkelig pris på den levende og hissige bevegelse i skroget! Kanskje synes de at fossende vann over dekket virker nifst og skremmende. Du trøster dem, med ansiktet i de rette folder for anledningen, alikevel sitrer du innvendig av glede over båtens vakre og myke bevegelser, som først nå kommer til sin fulle rett.

Eller kast loss en ettermiddag i beste pale- og krabbetiden. Familie og venner blir gjerne med. Etter en avslappende makstur i passende fart, prøver vi dorg eller harp, der strømmen koker og palen spretter over vannflaten med en lyd sim plaskregn i juli. Etterpå, kveldsmat oppunder en holme. Er været bra, smaker det godt for alle sanser å spidde pølser på pinne, og dreie dem over glørne etter kaffekokingen. Men det går bra under kalesjen også.

Stille sommerregn og sus av primus går deilig i spann. Men stile må det være, når en siden skal ligge langs bratte berg og snappe terrakotta-fargede krabbekropper med hov eller rive, i skjæret av skarpe lyskegler gjennom vannet.

Eller, ferien er begynt! Alle rom er oppfylt av disse tusen ting som vi idag synes å trenge for å feriere. Klær og klut, fiskesaker og leketøy, tepper og puter. Barna finner seg deilig godt tilrette. Raskt er båten deres eiendom. Med en god og lun flytevest kan de vandre ganske fritt omkring. Hjelp pappa å styre, selvfølgelig kaste ut småbåter i hys-

ORKLA-TRYKK

BOK- OG OFFSETTRYKKERI

TELEFON 201 — 7301 ORKANGER

singtjør og se dem frese avsted i kjølvannet, eller leke med litt forskjellig på dørk eller benk. Timene går. Vi skifter om å holde kursen. Et strekk på benken, mat av boks. Vi slapper av og liker oss «glugg». Minnene trenger på, det er som å øse av en u-uttømmelig kilde når tankene først begynner å vandre. Og minnene er båt, hvile, avspenning, kos, uløselig vevet sammen.

Vi lever lenge utover kuldetiden, på opplevelser om båten, og i søt forventning om nye turer.

Båt og sjø er helsebot og hvile for travle mennesker. Jo, vi må erkjenne at vi neppe kan makte å finne frem til hvilen *egentlig* verdi denne farkosten har for oss. Vi kjøper kanskje en båt for å komme lettvent frem og tilbake til hytten, men oppdager snart at verdien av båten i grunnen er den minste.

Nei, følelsen av hvile og avspenning, forvissningen om ny livskraft og glede, betyr vel mere for oss når vi skal gjøre opp sommerens status.

O. ROSTAD
Møbler

Telefon 106

TID FOR BONYTT BÅTBOK



Bonytt's Båtbok er boken for alle som har båt eller som har planer om å anskaffe seg en.

Her er 500 illustrasjoner, mange i farger, og på de 180 sidene har vi beskrevet alle typer båter, motorer, seil, skrog og innredninger.

Vi har behandlet plassbehov, nye kontra brukte båter, ombygging, økonomi, kjøp og salg, forsikring, sikkerhetsregler til sjøs, utstyrsliste og proviant. Ja, fins det noe vi ikke har behandlet når det gjelder båt og båtspørsmål?

BESTILLINGSEDDER TIL FORLAGET BONYTT A/S,
Bygdø allé, Oslo 9

JA, send meg Bonytt Båtbok kontant pr. oppkrav kr. 44,- + porto.

Navn

Adresse

Stilling

Poststed

LITT AV HVERT

* Også denne gang kan vi kvittere og takke for innbetalinger til TERNA-NYTT. Tilsammen har vi nå mot tatt kr. 663,00 som vi forsikrer vil komme godt med.

ROLF ARNKVÆRN.....	kr. 100-
MAGNAR KRISTIANSEN.....	kr. 10-
MARTIN LUND.....	kr. 10-
OLE A. SLETVOLD.....	kr. 10-
SIGURD ALVER.....	kr. 10-
PAUL GJØNNES.....	kr. 10-
JARLE EGGAN.....	kr. 10-
OLAF MESLO.....	kr. 10-
JOHN A. HAUGEN.....	kr. 10-
LAURITZ MOE.....	kr. 10-
	kr. 190-
Tidligere innkommet.....	kr. 473-
Tilsammen.....	kr. 663- =====

* For en tid tilbake meddelte "Sør Trøndelag" om halvfulle ungdommer som laget kvalme på Grønlandsskjæret. Badegjestene ble forstyrret av passbåten med ungdommene ombord som hadde stor glede av bl.a. å kjøre båten for full fart opp i fjæresteinene blant de badende. Flåkjefte var de også når de voks ne snakket til dem.

Vi håper imidlertid at det ikke var noen av båtclubbens medlemmer som sto for denne "bragden" i så fall vil vi gjerne ha opplysninger om det.

* Vi står midt oppe i sommerferien og derfor blir TERNA-NYTT på bare åtte sider denne gang. Det skulle ha vært en enkel sak å få til et blad med det doble sideantall, men så var det dette med tilgangen på stoff da!!!

Fortsatt GOD SOMMER til TERNAs medlemmer med familie!

HOLD ORDEN

PERMER OG ANNET UTSTYR FRA

AS ROSENVIK-PRODUKTER

7300 ORKANGER

FØRES AV DE FLESTE
BOKHANDLERE I DALFØRET



Spinne- siden



Det er sjelden å finne så tause Evadøtre som de i TERNAS Dameklubb. Selv om vi har spandert på dere en egen side i TERNA-NYTT nøler dere med å sende stoff til denne. Vi benytter derfor siden i dette nummer til annet stoff, men lar vignetten stå.

Vi håper imidlertid at dere tar dere sammen og benytter SPINNE-SIDEN i framtiden. Det er ikke mange medlemsblad som spanderer en hel side på medlemmenes ektefeller, så hvis den ikke blir benyttet neste gang tar vi den bort for godt.

Dere skulle vel ikke være forarget for at jeg er imot at Dameklubbens representant i båtklubbens styre får stemmerett slik stillingen er idag? I så fall kom med deres mening på denne siden neste gang.

Red.

FINNES DET "VETERANMOTORBÅTER"?

Fra Norsk Sjøfartsmuseum har denne henvendelsen kommet til KNMF, og vi sender den gjerne videre til våre medlemmer:

Veteranvognklubbene verden over har vist verdien av de gamle bilene. At verdien kan være like stor for gamle motorbåter er utvilsomt. Noe bør gjøres på dette felt.

Motorbåtene vil kanskje falle i flere grupper. Den ene er typiske luksusfarkoster som racerbåter og ombygde yachter. Den andre er lystbåter av enklere slag, men brukt til søndagsutflukter og til å dra til hytter og landsteder med. Den tredje er typiske bruksbåter, nytt til fiske og frakt.

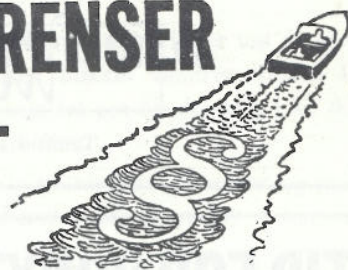
Det kunne være en ide å slå et slag for motorbåtene. Det første man må gjøre er

å få en oversikt over hva som finnes av gamle båter. Dette kan gjøres dels ved innberetninger, dels ved å lage en regatta for eldre motorbåter. Er det noen stemning for å lage en slik regatta i løpet av forsommeren eller tidlig høst? Båtene kunne passere utenfor Norsk Sjøfartsmuseum på Bygdøynes. Kommentator kunne stå i land med høyttaler. Musikkorps og annet kunne danne en festlig ramme.

Dersom noen kjenner til eldre motorbåter, ville Norsk Sjøfartsmuseum være takknemlig for å få en melding, gjerne med eiers navn og adresse, båtens alder, motortype, størrelse og om mulig første eier. Et fotografi ville naturligvis være kjærkomment.

Svein Molaug
Museets direktør

FARTSGRENSER for motor- fartøy ved badeområder



Maskindrevne fartøyer som passerer innenfor en avstand av 50 meter fra områder hvor folk bader, skal ikke gå med større fart enn 5 knop. Ferdsel innenfor merkene ved offentlige bade-plasser er ikke tillatt. Det er heller ikke tillatt å fortøye i merkebøyene.

M. ALDÉN

Dagligvarer - Frukt - Tobakk - Blad

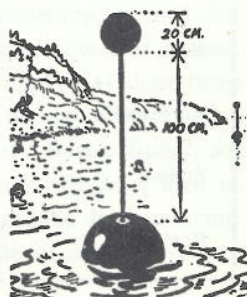
Telefon 134

Oppmerking av BADEPLASSER

Områder som kommunestyret har lagt ut til offentlige bade-plasser, skal være merket med oransjefargede merkebøyer med mast og kuleformet toppmerke.

★

Disse bestemmelser gjelder i tiden fra og med 1. mai til og med 30. september.



TEKSTIL — KONFEKSJON
Orkanger — Telefon 174



BÅTER

Herwa — Ranaplast
Skipsplast — Askeladd
Joller — ro/motor
Passbåter

EVINRUDE MOTORER

1/2 MASKIN AGENTUR
Kongens gt. 27 Tlf. 28 760

1000 kroner for å råkjøre med lystbåt

En trondheimsmann er dømt til å betale 1000 kroner i bot, subsidiært 30 dagers fengsel fordi han i beruset tilstand råkjørte med en lystbåt og rente på en annen båt slik at en person ble skadet. Mannen må erstatte den andre båten og andre ting som ble ødelagt ved sammenstøtet.

Båtføreren var synlig beruset, og hadde to timer etter kollisjonen en promille på 1.64. Kollisjonen skjedde utenfor Skansen. Farten var 15-20 knop.

— 0 —



Å fiske uten å betale avgift er å høste uten å så...

● Det er fisketrygdavgiften som skal skape det vesentlige økonomiske grunnlaget for den videre utbyggingen og utviklingen av lakse- og innlandsfisket. Derfor er det viktig at alle går inn for at avgiften blir betalt. Etter loven har alle over 16 år — også yrkesfiskere — som skal fiske laks, sjøaure, sjørøye eller innlandsfisk, plikt til å betale avgift. Loven pålegger dessuten alle som stiller fiskerett til rådighet for andre, for eksempel de som selger fiskekort, å kontrollere at vedkommende har betalt fisketrygdavgiften.

Norske og svenske flyttsamer er fritatt for å betale avgift for det fisket de har rett til å drive etter reindriftloven.

Fisketrygdavgiften er for tiden kr. 10 pr. år for nordmenn og kr. 25 for utlendinger. Avgiften kan innbetales på spesielle giroblanketter som er utlagt på alle landets poststeder.

Fisketrygdavgiften omfatter ikke betaling for retten til å fiske. De fleste steder må en også løse fiskekort eller betale leie for å få adgang til fiskevatn og elver.

Forsik ring-
275

AGNAR NÆRVIK
båten er trygg i
Storebrand

FOR SIKKERHETS SKYLD

Rallaren hadde vært til sjøs i sine unge dager og var stolt av sine tatoveringer på armene. En av hans kamerater beundret stasen og undret:

— Går de av i vask?
— Det vet jeg ikke, sa Kalle.

En ung dame med et noe medtatt rykte fikk besøk av en sjømann. De satt ved siden av hverandre på sofaen. Piken spilte blyg og duggfrisk og gjorde sitt ytterste for å gjøre et godt inntrykk:

— Du har kanskje hørt hva onde tunger sier om meg, prøvet hun forsiktig.
— Selvfølgelig, sa sjømannen. — det er derfor jeg er kommet!

Det var ikke fritt for at de holdt den nye stuerten under oppsikt, de hadde hørt at han skulle være nokså knipen med ingrediensene. Det viste seg å holde stikk, og en dag de fikk buljong, brast det for en av karene:

— Ja, det sier jeg dere gutter, er dette buljong, så har jeg seilt i buljong hele mitt liv!

God sommer!

Lovfestede regler:

■ Alle båter — uansett hvor små de er — skal registreres hvis de har motor. Registreringen skjer hos politiet og er gratis.

■ Alle må følge sjøveisreglene — sjøens trafikkregler. De får dem i bokhandelen.

■ I havneområder er det forskjellige fartsgrenser. De er gjort kjent ved plakater og i havnereglementene som en får på havnekontorene og hos politiet.

■ Alle båter har plikt til å føre lanterner etter mørkets frambrudd. Lanterneforingen er forskjellig for de for-

skjellige båttypene og reglene finner en i sjøveisreglene.

■ Offentlig badeplass er merket med oransje bøyer. Det er ikke tillatt å bruke motorbåt innenfor disse bøyene.

■ En båteier har økonomisk ansvar. Ved ulykker og skader er dette begrenset oppad til kr. 300 000 for personskade og kr. 72 000 for tingskade. Sørg derfor for å være forsikret.

■ Barn og ungdom under 16 år bør ikke føre båt som kan gjøre større fart enn 10 knop, har sterkere motor

enn 10 hk eller er lengre enn 10 m — hvis det ikke er en voksen, ansvarlig fører om bord. Denne henstillingen vil trolig bli erstattet av et påbud i nærmeste fremtid.

■ Det er straffbart å bruke nødsignaler — f. eks. nødskatter — i utreningsmål, og en kan pådra seg erstatningsplikt hvis en forårsaker en unødiggjort ettersøkningsaksjon.

■ Dykking skal angis ved internasjonalt flagg A — hvitt og blått splittflagg. Alle båter skal holde god avstand fra dykkerstedet og manøvrere med forsiktighet.

Støtt våre annonsører —
for de støtter oss

GA TIL SPESIAL- FORRETNINGEN

og se utvalget av kvalitetssko.
Fagfolk med årelang erfaring
i bransjen gir den beste vei-
ledning og derved trygghet for
godt skokjøp.



SKO

I Orkladalføret er det
2 spesialforretninger i sko

**INGV.
SOLBU**
Orkedalsveien 66, Orkanger

**HANS
SOLHEIM**
Kaarens gt. 16, Orkanger

Småbåter invandrer Trondheimsfjorden

Trondheimsfjorden kan i kom-
mende år bli beskjært på kryss og
ters — av småbåter, cabin-cruise-
re så kalt.

Det er denne typen båter, størrel-
se 18 fot og oppover til om lag 26,
som også i vårt land er i ferd med
å overta «hegemoniet» blant ferie-
og fritid-båtene som de siste åra er
blitt et velkjent bilde i fjorder og
sund sommers tid.

Vår bys fjord har hittil vært slike
båter foruten, men etter at et bil-
firma nå har satset på forhandling
av cabin-cruisere kan sjøbildet et-
ter hvert endre seg.

En spår at innen 10—15 år vil
ganske mange også i Trøndelag ikke
bare være i besittelse av hus og
plen og bil — men også båt.

SJØVETTREGLER:

La aldri båten bli over-belastet

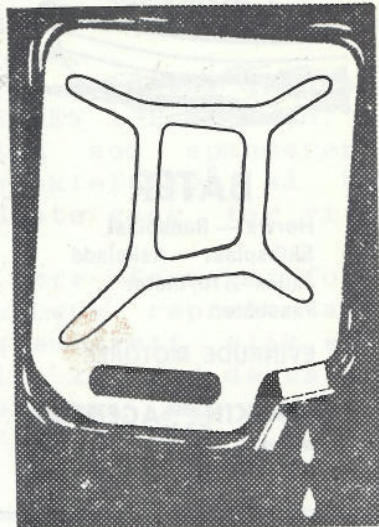
Man stikker ikke til sjøs uten å
gjøre sjøklart. Med sjøklart menes
at båten er i god stand og alt nød-
vendig utstyr på plass. Se etter at
det er rikelig med brennstoff om-
bord, helst en ½ gang mer enn du
har beregnet skal gå med på turen.
Alt tauverk skal være kveilet opp
og plassert slik at det ikke kan
falle ut og komme i propellen.

Løse tautamper vitner om dårlig
sjømannsskap. Magnetiske gjen-
stander skal ikke ligge i nærheten
av kompasset. Løse gjenstander
skal stikkes bort i skap eller surres
slik at det ikke slenger rundt i
bunnen av båten. Plasser ikke brenn-
stoff i nærheten av primus. Bensin
utvikler en meget giftig gass ved
siden av at den er eksplosjonsfariig,
og den må således oppbevares i fri-
luft.

Ta ikke flere i båten enn den er
beregnet for. Det er kanskje ofte
vanskelig for en ikke sjøvant å
vite hvor mange han kan ta med.
Snakk med eldre folk med erfaring,
de gir gjerne gode råd. Det kommer
jo også an på hvor langt ut du har
tenkt deg.

En åpen båt med noen få centi-
meters fribord har ikke store sjanser
til å holde seg flytende når den
kommer ut i litt sjø. Bølgene av et
passerende fartøy kan være nok til
å fylle den med vann og sende den
til bunns.

Tom tank?



kom til Mobil

A/S Mobil-Service

Telefon 316 — Orkanger

TERNA-NYTT

Organ for båtklubben TERNA,
Orkanger.

Tilsluttet Kongelig Norsk
Motorbåt-Forbund

Postgiro 323216

Bankgiro 4270.2327681

Redaktør: Leif Rønning

Trykt i offset i

ORKLA-TRYKK, Orkanger

Båtklubben TERNA's styre:
Formann: Arnfinn Heggund
Nestformann: Willy Sæther
Kasserer: Jarle Leknes
Sekretær: Leif Rønning
Materialforv.: Georg Svorkmo
Styremedlem: Bernt Sæther
Styremedlem: Jarle Thorsø
Varamann: Bjørn Skinstad
Varamann: Fred Skogås