

FOR SPORT, FISKE
OG FRILUFTSLIV
ERIKSEN SPORT AS



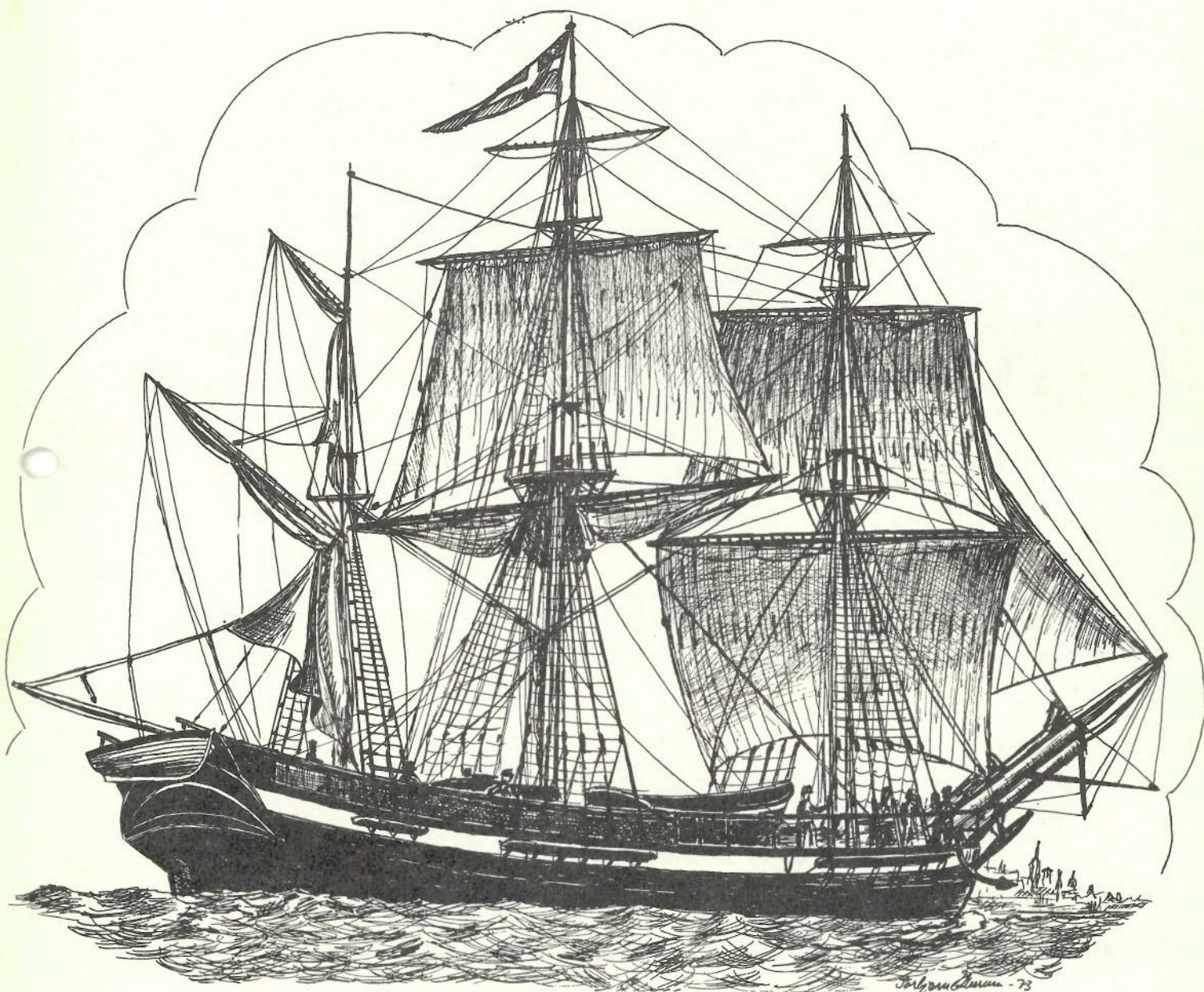
A. Todal's
Eftf.

BATFOLKETS FORRETNING

TERNA-NYTT

ORGAN FOR BÅTKLUBBEN TERNA ORKANGER

★ NR. 1 — 1973 ★ 5. ÅRGANG ★



• TAKBELEGG •
LISTVERK • PANELER • LAKK
BEIS • MALING • GULVBELEGG
• TRELAST •

OPPVARMING
KAMINER
FASADESTEN
VERKTØY

**ETT
SENTER**

HJEMMEFRYSERE
EL.KOMFYRER
KJØKKEN-
INNREDNINGER

FOR BYGNINGSARTIKLER
MED

FORBRUKERVENNLIGE PRISER

KVERNMO BRUK ^A/_S

TLF. 80684 – ORKANGER

Terna for fulle seil inn i nytt aktivt år

Det er med noe blandede følelser jeg ønsker Terna-Nytts lesere vel møtt i det nye året. Jeg ser det ikke som noen lett oppgave å skulle fortsette der Leif Rønning slapp. Han har i de fire årene Terna-Nytt har eksistert, gjort en jobb som avtvinger respekt og som fortjener all mulig honnør.

Fra en sped begynnelse har han arbeidet bladet opp til å bli et virkelig båtblad med godt stoff for enhver som interesserer seg for båter og sjøsport. Da Leif Rønning jo må regnes som Terna-Nytts «far», er det mitt håp at han også i tiden som kommer vil bistå med råd og dåd.

På samme måte håper jeg å få en god og fruktbar kontakt med Terna-Nytts mange lesere. Det skjer litt av hvert på det felt som vi båtfolk interesserer oss spesielt for, både innen- og utenfor Orkdals grenser.

Lokalt er det selvsagt småbåthavn og båthus med klubbrom og det hele som er i brennpunktet. Dette er en sak som har trukket i langdrag, og for mange kan det vel fortone seg slik at lite eller intet er blitt utrettet fra båt-klubbens styre og fra de kommunale myndigheter med dette.

Men det er faktisk blitt slik i våre dager at den dagen du kan begynne å reise bygget er det verste arbeidet gjort.

Det må utføres en kolossal mengde arbeid som man i første omgang ikke kan se noe konkret resultat av.

En uendelighet av papirer skal ordnes. Avtaler skal inn- gås og kontrakter skrives. Godkjenninger skal innhentes, tegninger må forandres og finansieringsplaner utarbeides så å si fortløpende. Og ikke minst — penger skal skaffes tilveie.

Akkurat her, ved dette siste punktet, er det båtclubbens styre krysser fingre og inderlig håper at man i hovedstaden ikke bare nøyer seg med å tale mange vakre ord om distriktutbygging og overføring av kapital til tiltak i små- steder og utkantstrøk. Her har man en enestående sjanse til å gi båtclubben Terna, og dermed Orkdal kommune et virkelig håndslag.

Hos Statens Ungdoms- og Idrettskontor og hos Feriefondet ligger kilotunge søknader om økonomisk støtte til båthus/klubbhus og småbåthavn. Senere skal like tungt- veiende søknader sendes andre instanser.

Vil håndslaget komme? Ja, se det vet vi ikke ennå, men vi håper og tror det beste. For behovet og berettigelsen er det neppe noen som kan bestride.

Det er ikke småpenger det blir bedt om. Men ingen må tro at når pengene kommer — hvis de kommer — så kan man sette seg ned og bare se på at bygget «med tilliggende herligheter» reiser seg. For sammenlignet med de totale omkostninger for prosjektet utgjør tilskudd og lån en relativt beskjeden del.

Byggekomiteens formann har bebudet at når D-dagen kommer, blir det for båtclubbens medlemmer å gå mann av huse for å ta et tak med. Her er satset på optimal dugnads- innsats hele veien.

Så la oss være enige om at den dagen budstikka kommer, da møter vi Terna-folk mannjamt for å ta et reelt skipptak til felles beste.

Red.

Fred Skogås ny styre- formann i båtclubben

Heller ikke dette årsmøtet hadde noen enkel opp- gave når det gjalt å skaffe båtclubben en ny formann.

Den avgående formannen, Bjørn Skinstad frasa seg bestemt gjenvalg. Forslaget fra valgkomiteen på Georg Svorkmo ble etter endel diskusjon trukket tilbake, da en fant at han som medlem av Byggekomiteen og som materialforvalter har nok å henge fingrene i. For det er vel ingen tvil om at særlig Byggekomiteen nå går en travel tid i møte.

Valget falt da på Fred Skogås, og til tross for hans energiske protester, samlet årsmøtet seg om ham som båtclubben Ternas nye formann. Rette mann på rette plass, det lot alle til å være skjönt enige om. Valget var imidlertid et slag for Terna-Nytts redaktør som i og med dette mister en spesielt dyktig medarbeider. Den samme Fred har nemlig en stor del av æren for at vårt medlemsblad til nå har vært såvidt vellykket økonomisk som tilfellet er.

Olaf Heggund ble valgt som nestformann, og her må det også være berettiget å si at vi har fått en habil og serdeles dyktig mann.

Så er det bare å gå løs med krum hals. Oppgavene er både mange og store i tiden som kommer.



To av båtclubben Ternas medlemmer er gått bort siden siste nummer av Terna-Nytt kom ut. Det er Kristian Wiggen og Adolf Skinstad. Begge hadde mange gode venner innen båtclubben, som de interesserte og ivrige småbåtkarere de var.

Det er med sorg vi tar bort deres navn fra våre medlemsliste, men de vil bli husket i kameratflokkene med takknemlighet og glede. Vi slutter oss til de som sørger over de to, og vi lyser fred over deres minne.

T. E.

Omslagsbildet

Vi har denne gang valgt å la det gode skib «Sommeren» pryde Terna-Nytts forside. Både fordi «Sommeren» er en vakker skute og fordi navnet gir oss hyggelige assosiasjoner. Tegningen er laget etter et gammelt oljemaleri og viser «Skibet Sommeren ført af Cap. Jens Holst, seilende for Constantinopel December 1814».

Kjempekos årsfest

Også årsfesten 1973 må en kunne karakterisere som hundre prosent vellykket. Rundt regnet 160 medlemmer var med og hadde det hyggelig til langt ut i de små timer. Hyggelig er det også å kunne notere at utflyttede Terna-medlemmer kommer tilbake og deltar i festiviteten slik som tilfellet var med Haldis og Willy Sæther.



Penger til Terna fra Sverige



Fra vår mann i Stockholm mottok vi et hyggelig brev med hilsen til alle Terna-medlemmer. Og vår mann er i dette tilfellet Ake Hallberg, som i tillegg til brev også oversendte 50 svenske kroner til klubben. Slikt gir inspirasjon og vi sender våre hjerteligste hilsener og takk til både Ake og fru Eva. Ake opplyser forøvrig at han har kjøpt båt, og som ansvarlig for fartøyet i hans fravær har han utsett sin svoger, Ragnvald Knutsen. Håper at vi snart kan glede oss over en fin småbåthavn alle sammen, slik at det blir skikkelige forhold og muligheter for alle båteiere til å få fullt utbytte av sin hobby.

Ake skriver at han allerede har begynt å telle dagene til han kan sette kursen mot Orkanger.

Hjertelig velkommen både Eva og Ake, håper vi alle får en riktig fin båtsommer i 1973!



Red.

Den nye festkomiteen

Hermann Lund ble valgt som formann i båtclubbens nye festkomite. De øvrige medlemmer ble Leif Engan, Terje Kristiansen, Olaf Hegg Lund og Martin Lund.

Som valgkomite ble følgende uttatt: Leif Rønning, Bjørn Skinstad og Per Olav Opøyen.

Representanter til Orkladagene ble Bernt Sæther og Magne Rønning

Høyere medlemskontingent

På årsmøtet i januar ble det fattet et vedtak om å forhøye medlemskontingenten i båtclubben Terna fra 10 kroner årlig til 15 kroner. Det ble under behandlingen av denne saken gitt uttrykk for at man håpet alle Terna-medlemmer, tross denne ekstra femkronen, vil opprettholde sitt medlemskap og på den måten bidra til å støtte klubben i en spesielt vanskelig tid.

Terna-Nytt vokser

Som klubbens medlemmer har hatt anledning til å konstatere har vårt medlemsblad vokst jevnt og sikkert under Leif Rønnings dyktige hender. Fjerde årgang altså 1972 var den største siden bladet ble startet, i det Terna-Nytt da kom ut med 8 nummer på tilsammen 152 sider. De tilsvarende tall for 1971 var 8 nummer på tilsammen 124 sider. Siste julenummer var også «ny personlig rekord» med hele 32 sider.

Av årsberetningen går det ellers frem at bladets annonsemengde har vist en stigende tendens. Oppslutningen har vært meget god både fra lokale annonsører og fra annonsører ellers i landet.

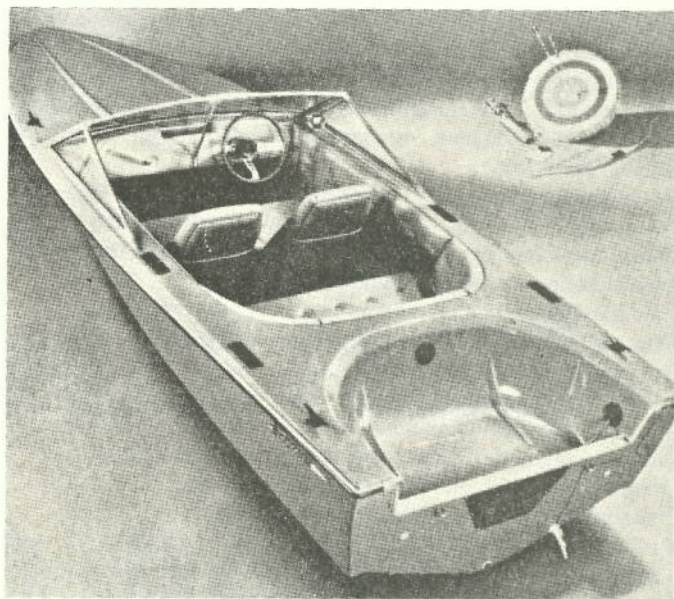
Den økonomiske støtte fra medlemmene — Leser-gaven — kom siste år opp i hele 1 110 kr.

Med det opplag og den størrelse som Terna-Nytt etter hvert har fått er det et økonomisk løft å få gitt ut bladet. Men et vel utført arbeid av Fred Skogås som annonseakkvisitør har gjort at Terna-Nytt også økonomisk sett er svært vellykket.

Av bladets regnskapsoversikt fremgår det at overskuddet for 1972 var på 778 kr. Inntekt i alt kom opp i ca. 9 000 kr. Det blir ingen enkel jobb for den nye redaksjonen å følge opp et slikt resultat.



RASK BÅT TIL SOMMEREN?



Hvorfor ikke da en «Arrowsreak 16»? Den har det som skal til for å kjøre fort, og ikke minst har den det meste for noen hektiske ukers playboy-liv. Det er Norman Fletcher Ltd. som står som produsent, og donin-

gen kan utstyres med in/outboard Mercruiser på 140 HK, eller en 125 HK påhenger. Farten er ikke oppgitt, men vi regner det for sikkert at båten går temmelig fort.

- HUSFLIDS-ARTIKLER
- RYER
- GARN
- PRYD-GJENSTANDER
- GAVE-ARTIKLER

og en masse andre ting finner De hos oss

ORKLA
Husflidsentral

Tlf. 80 529 — Orkanger

HONNØR FOR HUMØRET



«Prøv å få hjulene FORAN til å spinne, Alfred!»



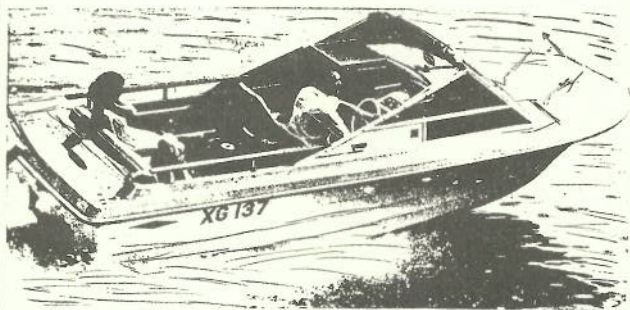
- SPEIL
- RAMMER
- BADEROMS-UTSTYR
- FRONTRUTE-SERVICE
- GLASS TIL NYBYGG OG REPARASJONER

**ORKDAL
GLASSINDUSTRI**

Willy Haugen

Telefon 80 290 Orkanger

FORSIKRING



ta kontakt med
ORKLA BRANNKASSE

GJENSIDIGE
Løkken Verk — Telefon 86 738

Privattelefoner:

Inspektør Skålholt
Tlf. (074) 82 587

Inspektør Syrstad
Børsa — Tlf. (075) 63 183

Forretningsfører Reiten
Tlf. (074) 82 586

SANTRYGD
— *grøyen*

K.N.M.F.'s SJØVETTFONDS «NØDPAKKE»

Sjøvettfondet arbeider nå med en spesiell «Nødpakke», som skal inneholde: Tre nødbluss, lom-melykt, kniv, fløyte, drivanker — alt i lufttett plastpakke. Det følger med instruks for bruken av nødbluss.



Velkommen til spesialforretningen

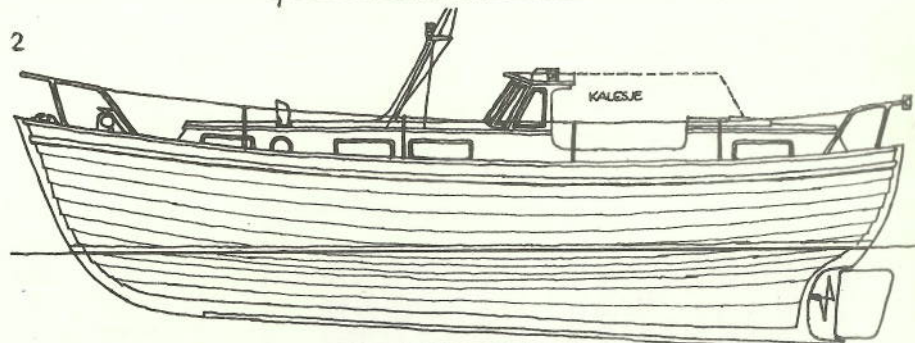
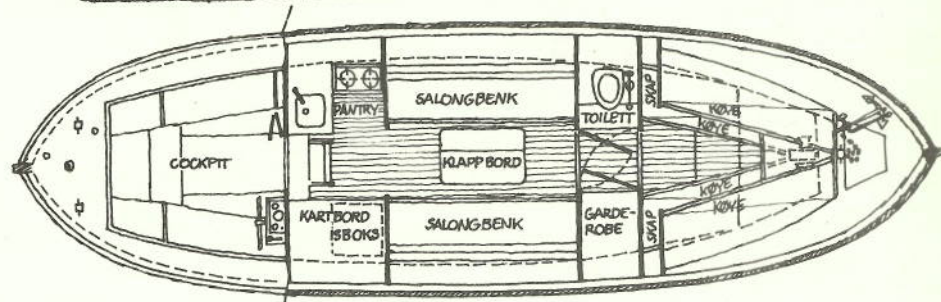
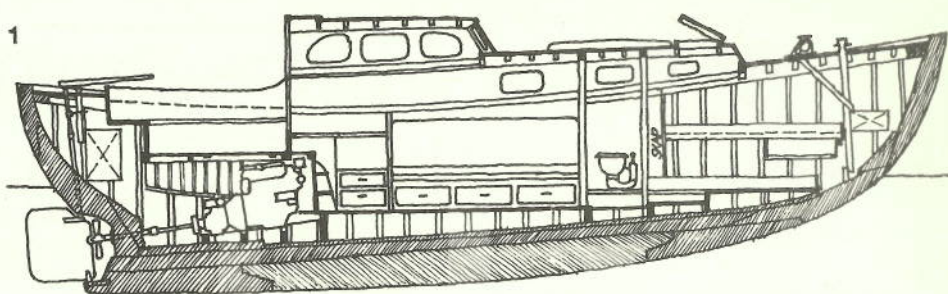
EDV. SOLIGÅRD

Elektrisk installasjons- og utstyrsforretning

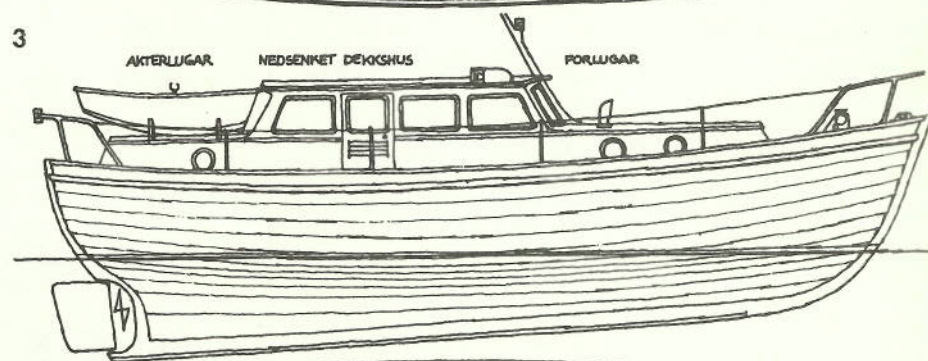
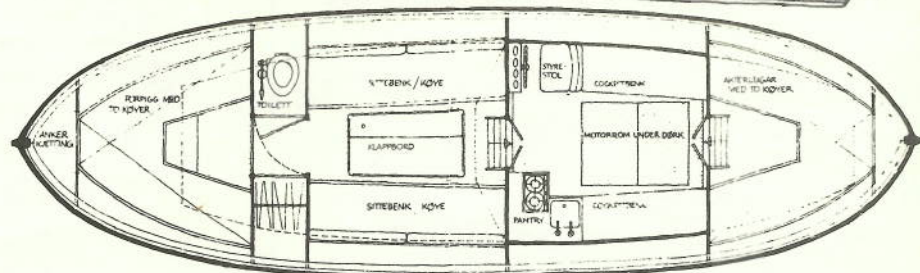
båtnyttig

Vi viser her tre forskjellige eksempler på layout og overbygg på dorry skrog. Eksempelene er hentet fra Bonytt Båtbok I og burde gi en del tips til alle som går med planer om å kjøpe eller bygge om en dorry.

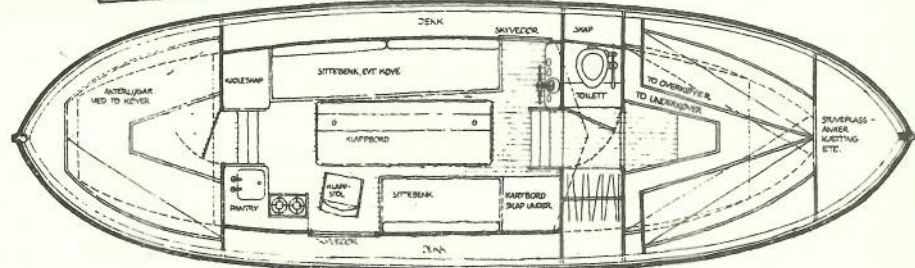
1) Denne tegningen viser en utgave av dorryen som har vært i serieproduksjon. Båten er 32 fot. Skroget er i furu og overbygningen i mahogny. Motoren er 30 HK diesel.



2) Her viser vi en ombygget og påbygget utgave av dorryen. Skroget var opprinnelig åpent. Lengden er 31 fot. Skroget er i furu på eik, overbyggingen i mahogny. Innredningen er separat i ruff og salong med adskilt forlugar. Åpen cockpit med vindskjerm og kalesje. Under dette ligger motor-rommet med 30 HK diesel.



3) Her er også en ombygging som starter med åpent skrog. Lengden er 31 fot. Skroget er furu på eik, overbygging i oregon pine. Her er det en stor lukket dekkssalong, med motor-rom og stueplass under. Dørken ligger godt under dekknivå, for å gi lavere overbygg. Nedgang fra salongen til forlugar og akterlugar. Motoren er en 36 HK diesel.



Tegninger: Kai Øvre.

• Det lønner seg å annonsere i TERNA-NYTT! •

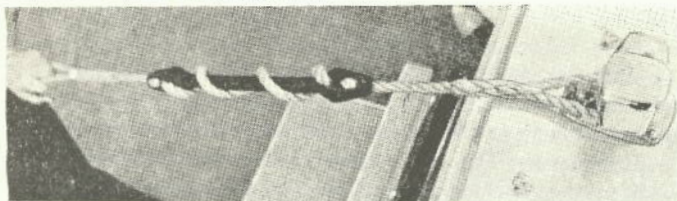
Terna-medlemmene under eget banner

Vi håper det er oss tilgitt at vi foregriper begivenhetenes gang og allerede nå bringer den gledelige nyhet at Ternas medlemmer nå skal få sitt eget banner.

Og selvsagt er det Dameklubben som har satt seg i sving for å ordne denne saken. Et slikt banner er ingen billig sak å skaffe tilveie. Men hvem skulle klare det om ikke Dameklubben.

Om alt går etter planen er det meningen at banneret skal være klart til 17. mai. Akkurat nå befinner det seg på tegnebrettet, men alt er ordnet både med levering av stoff og ikke minst en spesielt flink sydame.

Fjærende og lydløs



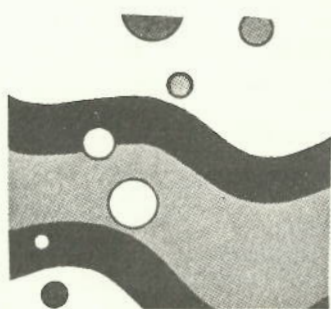
Synes du det rykker litt hardt i fortøyningene til båten? Her er en smart ting som kan avhjelpe det. Saken er forholdsvis ny — tidligere drev en mest med fjærer av stål. Disse er av

gummi, og en trer tauet gjennom og rundt. Fortøyningsfjærene av gummi fås i tre størrelser, alt avhengig av tyngden på båten, og prisen er fra kr. 36 til 62.



HVORFOR

DRA TIL MALLORCA I DEN KALDE



ÅRSTIDEN NÅR
DU KAN BOLTRE
DEG I SVØMME-
HALLEN I VANN-

TEMPERATUR SOM ER FULLT PÅ
HØYDE MED MIDDELHAVET..!

Hilsen
BADESTYRET

Plastbøtte som sleperor

Mister en roret eller får trøbbel med roredningen i et kronglet farvann, kan det oppstå en vanskelig situasjon. En mindre, lett styrbar motorbåt kan naturligvis holdes under kontroll ved hjelp av en åre, men er det en drektig, tung farkost, er et slikt forsøk nærmest fullstendig håpløst.

Eneste utvei er å få rigget til et sleperor, noe som er velkjent blant rutinerte båtfolk. Metoden er såre enkel. I tampen av dreggtauet festes en gjenstand som gir den nødvendige motstand i vannet, og ca. 4–5 favner tau fires ut. Tauet festes i båten, og ved å bende det over til styrbord eller babord side får man båten under kontroll.

Hva man benytter som slep, er selvfølgelig likegyldig. En tung fender, f. eks. et stykke av et bildekk, kan brukes. Personlig har jeg reddet meg ut av en nokså kinkig affære ved hjelp av en plastbøtte.

Stole på hanken må man naturligvis ikke. Stikk to hull mellom hankfestene og lag en hanefot av en taustump og knøp denne til hanken.

Det sier seg selv at man ikke kan gå med full fart med en slik remedie. Men det er en brukbar hjelpemetode til å gå klar av skjærene og komme inn til nærmeste vik eller havn for å få skaden reparert.



KYSTPÅSKE I YTRE NAMDAL HVA ER DET?



Skriv eller ring etter
nærmere opplysninger.
Ytre Namdal Turist- og Reiselivslag
Boks 98 - 7901 Rørvik. Tlf. 212

Med jakt «Thyra» på langfart

I siste halvdel av forrige århundre var det vanlig at de som kjøpte sild og fisk leverte varen i utlandet med egne skuter. Som saltefartøyer ble ofte brukt skuter på 5—600 tønner. For det meste drev slike småskuter kystfart, men det hente rett ofte at de også la ut på langfart.

Jakten «Thyra», som var bygget på Vinjeøra omkring 1860 seilte til Danmark, England, Spania og var dessuten turer inn i Østersjøen til Russland. Slike turer var både slitsomme og farlige. Men det var godt to i både skip og menn, og som regel gikk det bra.

I året 1875 seilte «Thyra» til Riga ved Østersjøen med en last sild, og en av de som var med på turen Doran Wessel, skrev dagbok under seilasen. Det er på grunnlag av hans nedtegnelser denne beretning er blitt til.



Grytidlig lørdag den første april året 1875 sto en dyplastet jakt ut Vinjefjorden. Folkene ombord var travelt opptatt med å stue unna det siste av forsyningene og plassere sine få, personlige eiendeler i mannskapslugaren. Etterhvert som dagslyset ble sterkere, dukket flere detaljer frem i åssidene rundt den trange fjordarmen. I høyden lå det snø, og det var isnende gufts av vinter i den friske vinden.

Rorsmannen måtte rett som det var slå floke for å holde varmen mens han alt i ett skottet opp i riggen for å se at alt var i orden og at seilene sto som de skulle.

Forut vinket unggutten Doran Wessel til en fisker som lå et stykke unna til babord og trakk garn.

Han kjente spenningen ved seilasen sitre gjennom kroppen. Det var ikke hans første tur med «Thyra», men det var første gang på en så lang og farefull seilas.

Det ble kveld før de kunne ankre opp i Kristiansund havn hvor de skulle bli liggende til 21. april.

Dagene gikk med venting og rutinearbeid ombord. Noen ekstra forsyninger ble tatt ombord, rigg og tauverk ble kontrollert og ettersett nok engang. Så var skuta seilklar.

Seilene kom opp og kursen satt ut Treflesleia. Mørket kom tidlig og snart var det velkjente landsskapet visket ut bak dem.

Hele natten og neste dag, som var lørdag gikk det unna for fulle seil. Men mot kvelden økte vinden til full storm og seil etter seil måtte berges. Til slutt kjempet «Thyra» seg gjennom sjøene under tre-revet storseil og stagfokk.

Doran Wessel betaktet tankefullt de frådene sjøene som alt i ett slo over jakten og feide dekket rent for alt som ikke var forsvarlig surret. Klokken på palstøtten ringte uavbrutt, som et akkompagnement til vinden som hylte i riggen og brakket fra sjøene mot skroget. En vill og uhyggelig musikk.

Han merket den alvorstunge stemningen blant mannskapet og ville gjerne gjøre eller si noe som kunne drive den bort, men situasjonen innbød ikke til morsomheter.



Jagt «Thyra»

Stormen dreide til «Thyra» fikk den stikk i stevn og kaptein Knudsen ga ordre til å legge bi til den verste vinden ga seg.

Utpå morgensiden den 24. april dreide vinden nordlig og spaknet til kulings styrke. Skuta ble igjen lagt på kurs og litt mer seil satt. Fredag 28. april kunne kaptein Knudsen notere i sin loggbok.

«Br. 58,48 lg. 5,21. Klar luft. Svær sjø. Går med tre-revet storseil, revet stagfokk og klyver»

De følgende dagene seilte «Thyra» med bare stormseilene satt. Vinden vekslet mellom kuling og storms styrke men de slapp dreie bi og avanserte godt.

Onsdag 3. mai hadde det nær gått galt. «Thyra» fosset frem i svær sjø og kraftig strøm for fulle seil. Et barkskip dukket opp i horisonten og nærmet seg på kryssende kurs. Frivakten kom på dekk for å se på skarpseileren, som rask kom nærmere.

Rorsmannen på «Thyra» dreide litt av for å ha tilstrekkelig avstand mellom fartøyene. Men strømsjøen satte jakten ned mot barken med stor fart, og plutselig var situasjonen kritisk. De to seilskutene ble trukket mot hverandre som av en magnetisk kraft, og et langt øyeblikk så det ut som et sammenstøt var uunngåelig. Men i siste liten gled de klar hverandre. Mannskapet på «Thyra» pustet lettet ut da skuta igjen kunne legges på kurs uten en eneste skramme. Doran Wessel ble stående lenge og se etter barken som nær hadde sendt dem til bunns i Skagerak. Tross de store sjøene som stadig fylte dekket mellom rekkene syntes han det gikk an sålenge skuta hadde nok driverum.



To dager senere lot de ankeret gå i København hvor de ble liggende til 10. mai. Dagen etter krysset jakten ved Møen under to-revet storseil. Den 12. kom de opp under Bornholm etter å ha slått baut ved Meklemburg-kysten. Så fulte noen dager med gunstig vind. De passerte Øland og Gotland og var i Østersjøen.

Den 17. mai ble en hard dag for mannskapet på «Thyra».

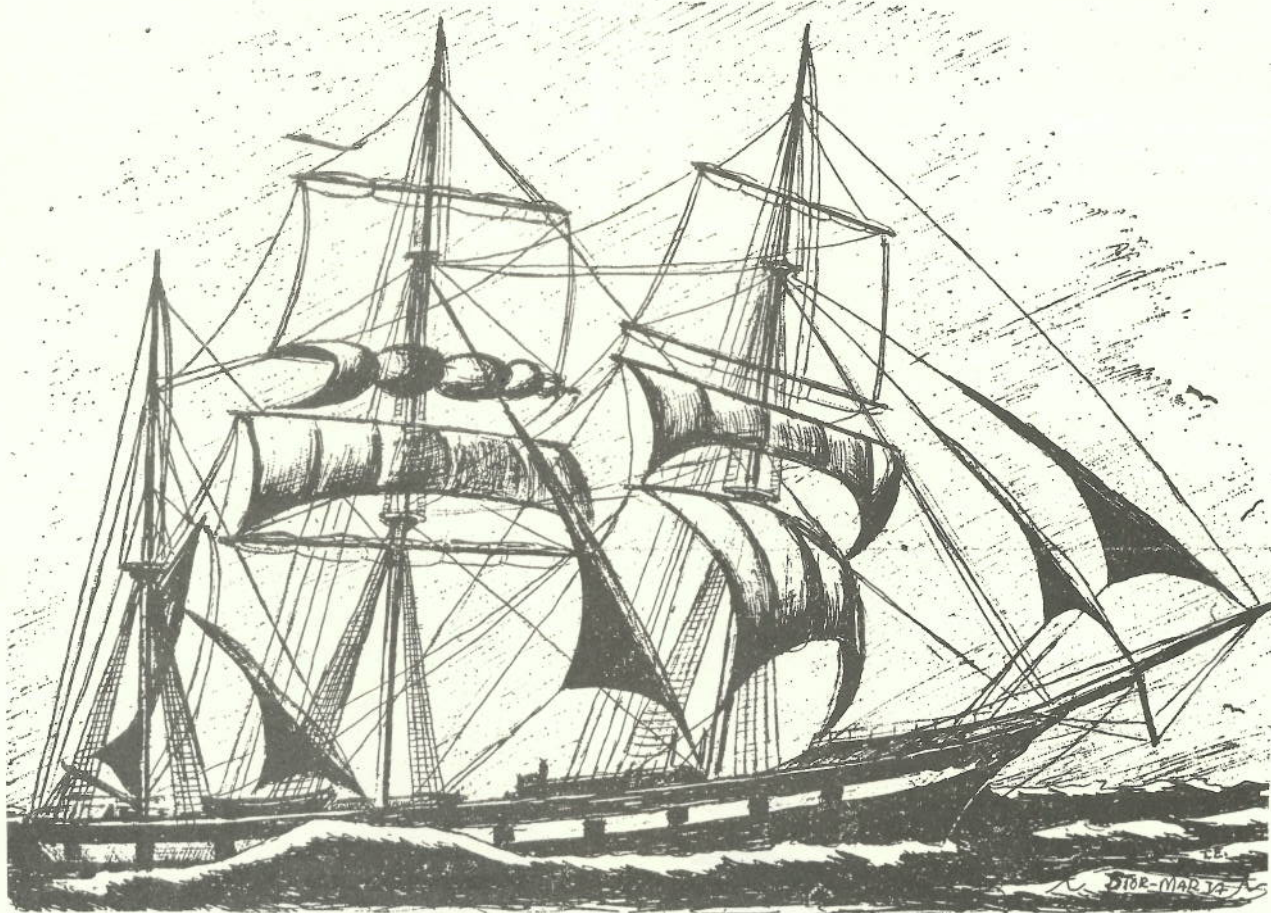
Mens vakten holdt på å reve storseilet røk derikken. Bommen falt ned og traff en av mannskapet, John Dyp-sæter. Han ble skadet, men berget livet takket være at hekkbåten hindret bommen i å gå rett i dekket. Båten ble helt ødelagt. Etterpå brakk mantel og hangert-krokene slik at hele takelasjet røk i dekket.

Det ble derfor en hardtørn å få reparert riggen slik at skuta igjen ble seildyktig. Men det måtte gå og det gikk etter et blodig slit. Morgenen den 18. mai kom de opp under land ved Varneau. Vinden var ostnordost, og tett snøtykke gjorde sikten minimal. Kapteinen mente å ha Lyserot fyr halvannen mil av.

Utover ettermiddagen

Økte vinden og jakten ble stormseilt under tre-revet storseil, staffokk og klyver i en overhendig sjø.

De var kommet på en «læger val» (i nærheten av lelandet) og det gikk unna med hele styrbords rekke i vannet. Sjøen fosset akterover og strømmet inn i kahytten. Men på grunn av den uheldige posisjonen ville kapteinen beholde seilføringen, tross advarsler både fra Doran Wessel og broren Eiler. Defryktet begge at den provisoriske riggen ville ryke under det voldsomme presset.



Med et skarpt smell sprang klyverfallet. Seilet raste nedover staget og laget et forferdelig spektakkel før det ble berget. Så var orkanen over dem. Sjøene ble slått flate på skavlene og vannet føy gjennom luften som hagl. Lyden av vannet mot seilene overdøvet nesten det jamrende hylet i riggen.

Gjennom kavet kunne Doran se en koft og en skonertbrigg like ved under sviktet mesan, stompen og forstagseil. Begge fartøyene vendte og sto ut fra land. Orkanen tiltok og presset på seilene var så enormt at le vant sto spent ut i luften som store buer. Det hendte, som hele besetningen fryktet, fokkefallet røk og fokka måtte reddes med store anstrengelser. Doran gikk opp og skar inn en ny 27-garns løper. Men ikke før var den lagt på «Kneffelspillet», og spillet satt igang, så røk den som en hyssing og denne gang holdt fokka på å for-

svinne ut i mørket før den ble berget. Det var Doran Vessel som skulle gå tilværs på denne vakten, men han ble skadet i brystet første gang han var oppe av de kraftige støtene mot vevlingene. Broren Eiler gikk derfor opp i hans sted og skar inn en kraftig 36-garns løper. Den holdt, men samme hvor hardt de slet ved spillet gikk ikke fokka høyere enn til andre revet. Seilføringen ble da sviktet storseil og to-revet stagfokk.

Kaptein Knudsen bestemte seg for å gjøre felles sak med de to andre seilfartøyene og vende for å komme ut fra kysten. Alle mann la seg på piknedhaleren, men likevel var det umulig å få piken ned. Dermed nektet jakten å falle av. Lettmatros Ole Aaker og Doran fikk ordre om å gjøre fast klyveren. Idet de tok seg ut over buagspritet reiste et svart fjell av en sjø seg mot «Thyra». Doran sto i perten og ble presset fast under



spritet da sjøen raste inn over dem. Under flere favner iskald sjø kiamret nan seg fast for livet. Ole Aaker kom seg på klyverleideren i tide og da skuta kjempet seg frem fra sjøen var begge i live og praktisk talt uskadde.

Kapteinen kom forut og ropte dem tilbake, og med noen veldige sjøer i hærlene reddet de to seg i sikkerhet. Det ble havet selv som vendte «Thyra». En brottsjø brakket inn mot akterenden og slengte fartøyet over på ny baug. Doran og Ole ble sendt ned i kahytten for å få tørre klær på. Men der nede var det fullt kaos. Sjøen skvalpet opp over skottene og midt i det hele fløt kapteinens bøker sammen med forskjellige innevtar.

Påkjenningen ble etterhvert for stor for «Thyra». Hun sprang lekk og måtte holdes flytende på pumpene. Likevel så mannskapet nå lysere på situasjonen etterhvert som de la mere hav mellom seg og den farlige kysten. Sjøen brøt ikke så grovt lenger ute, men natten til 19. mai feide vinteren inn over dem. Seilene iste som verste vinters dag i Norge. I byssa var det umulig å få gjort opp varme for matlaging. Heller ikke i kaihytten ville den vasstrukne veden brenne.

Lørdag 20. mai kom med god vind. Stemningen steg ombord. Våte klær ble hengt til tørk i riggen og flagret muntert i vinden. For tre-revet storseil og toppseil lenset «Thyra» forbi Dungenes og inn i Rigabukten. **Søndag 21. mai** var de fremme i Balderaa. Dagen etter seilte de videre opp elven Dyna og endelig — etter en ferd som hadde tatt nesten to måneder, kunne jakt «Thyra» av Kristiansund tørne ved sildekaiaen. Lasten ble losset, deretter forhalte de skuta bort til verftet for kjølhaling, dreving og reparasjoner ellers på rigg og skrog.

I Riga var sjøfolk forundret over at dette lille fartøyet hadde klart seg gjennom orkanen med mannskap og last i behold. Ved Balderaa lå flere ilanddrevne fartøyer. Et stort engelsk dampskip måtte under orkanen gå ut av havnen og ri uværet av i Rigabukten. Til tross for at den hadde full damp oppe kunne den ikke ligge for sine to ankere på havnen.

Den 10. juni gikk «Thyra» seil fra flytebrygga i Riga, hvor den hadde tatt inn en ladning rug. Turen nedover elven forløp imidlertid ikke uten komplikasjoner. Først kolliderte jakten med en dansk damper.

Like etter hadde de nær rent på et annet skip, men ved å styre utenfor pelverket gikk de klar. Endelig ved Balderaa hadde «Thyra» et kontant møte med en russisk slepebåt.

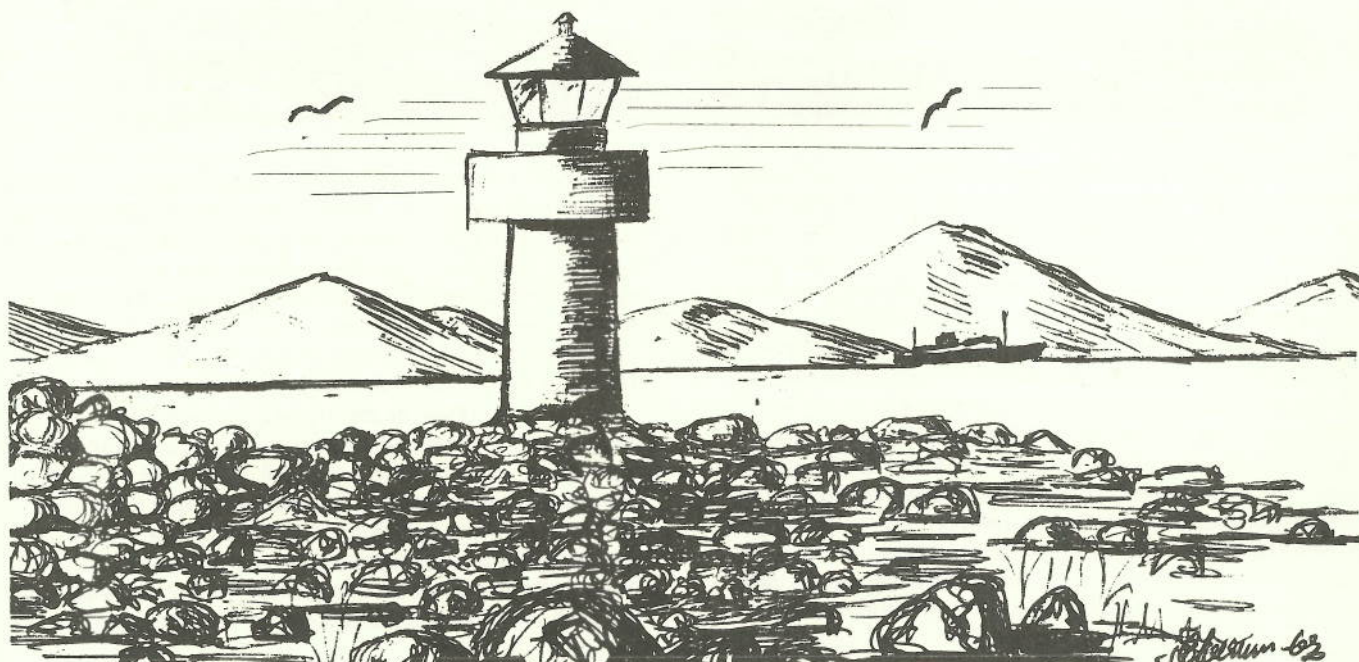
Hard strøm satte jakten utenfor farvannsmerkene. Den måtte vende og gå tilbake for babords halser. Mannskapet ble under dette oppmerksom på en dampbåt med et større skip på slep. Losen la roret helt opp mens piken ble firt. Men «Thyra» nektet å vende nå, som så mange ganger før. Losen innså straks at han ved å holde roret oppe ville renne inn i skipet. Resolutt kommanderte han piken opp og styrte rett på slepetauet, samtidig som han ropte over til slepebåten at de måtte kappe sleperen. Ombord på slepebåten oppsto panikk og ingen kunne finne noen passende redskap å kappe sleperen med. Jakten braste tungt inn på slepetrossen. Forriggen brakk og stevnforingen ble revet løs med et infernalsk spetakkel. Deretter skled jakten langs sleperen ned mot slepebåten hvor panikken nå var fullkommen. Slepebåten la seg over og ville ha kantret om ikke slperen hadde røket i siste øyeblikk.

Hujende og skrikende løp mannskapet om hverandre og ropte eder og forbannelser etter «Thyra» som på sin side sto til havs med alle seil satt.

Etter at forriggen var reparert fikk rigafarerne en god hjemtur. Været var gunstig hele tiden, med unntak av en eneste dag med torden og hissige lyn som flerret den svarte himlen.

18. juni raslet ankeret ut på Københavns red. Dagen etter var de igjen under seil og etter 12 dagers fin seilas sto de inn Treflesleia mot Kristiansund.

En vakker, solfylt sommerdag gled «Thyra» langsomt og bedagelig inn Vinjefjorden hvor frodiggrønne åsider hilste de langveisfarende velkommen hjem. Tre og en halv måned var gått siden de sto ut fjorden. Det var glede blant mannskapet, og det var glede der inne i fjordbotnen hvor folk begynte å samle seg for å ta imot dem.



Skjærgården er fin om våren

«Kystpåske i Ytre Namdal» er et oppholds- og aktivitetstilbud som Ytre Namdal Turist- og Reiselivslag organiserer for den som vil ta påskeferien ved kysten. Opplegget baserer på samarbeid mellom turiststedene, væreiere, fiskere og båteiere i distriktet. Hensikten er å gi påskegjestene mulighet for å utnytte den variasjonsrikdom skjærgården i Ytre Namdal byr på.

Landskap for sjø- og fiskeinteresserte

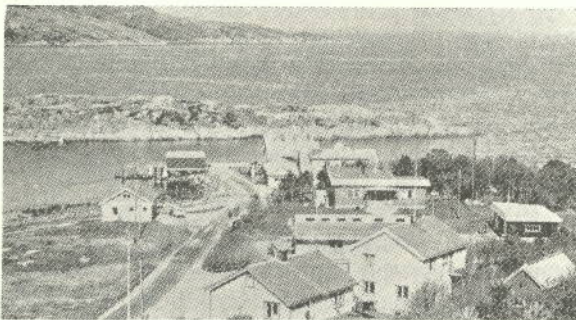
Landskapet i Ytre Namdal er ideelt for den som er interessert i fiske og livet ved sjøkanten. Her er fjorder, saltvannsstrømmer, øyer og fiskevær. Nærøy kommune har alene en strandlinje på 820 km. Det er de mange og lange fjordene og et stort antall øyer som gir denne lange strandlinje. Fjordene byr på lune idyller, saltstrømmer og gode fiskemuligheter.

Vikna kommune består av ca. 6000 øyer holmer og skjær, — som strekker seg fra skipsleden og langt ut i Norskehavet. Her er det fiskevær som år om annet er regnet blandt de beste i landet.

Øykommunen Leka, som forøvrig er kjent for geologiske og historiske skjeldenheter, har også gode muligheter for sjøfiske og strandliv.

MÅNESET i Nærøy —

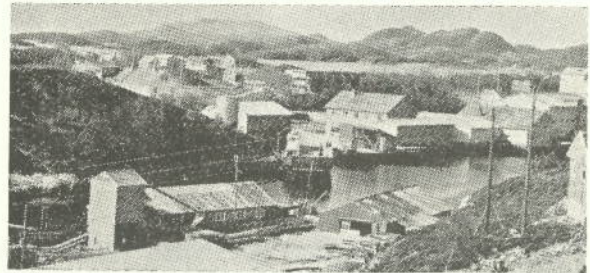
er blitt et attraktivt mål for utenlandske turister. Det er særlig sjøen og de gode saltstrømmer som trekker



Varierte oppholdsmuligheter

De oppholdsmuligheter som kan tilbys påskegjestene er varierte både når det gjelder beliggenhet, art, kvalitet og pris. I fiskevær kan man få opphold i rorbuer, hvor det er utstyr for å stelle for seg selv. Ellers kan man velge mellom pensjonater, med eller uten pensjon, motelrom, campinghytter av forskjellig størrelse og standard, familieenheter på turiststed på gård ved sjøen og enkeltstående hytter over hele distriktet. Reiselivslaget vil være behjelpelig med formidling, slik at de forskjellige personlige ønsker kan bli tilfredsstilt best mulig.

Kystpåske et godt alternativ til fjellet



Ottersøy

Sjöturer og fiske

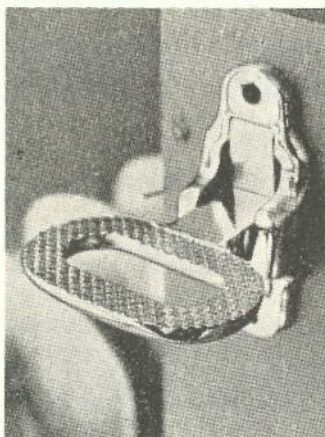
Hovedpoenget er imidlertid at alle påskegjester skal få anledning til å utnytte mulighetene for sjøliv og fiske, alt etter lyst og interesse. Det blir satt opp daglige motorbåtturer til fiskeværene, og der vil det bli omvisning og utror til skreifiske. Erfarne fiskere vil kunne ta med påskegjester på sjarkfiske i fjorder og sund. Det blir høve til å leie både robåter og motorbåter for sjöturer på egen hånd. Gode fiskeplasser for kasteslukfiske fra land vil bli anvist. Og det vil være rikelig anledning til å rusle omkring i fjæra og langs strender, og oppleve det rike sjøfuglelivet om våren.

Skjærgården finest om våren

Mange mener at våren er den absolutt beste årstid på kysten. Da biter fisken godt og da er det et yrende fugleliv. Påsken er sen i år, og skjærgården er derfor et meget godt alternativ til fjellet. Månens stilling tilsier gode fiskemuligheter så tidlig som mulig i påskeuken, rundt Palmesøndag. Og da skulle det være gode muligheter for å få skrei.



SØRGJÆSLINGAN



Lettvindt å gå ombord

Høy båtside er ikke noe problem om en skaffer seg denne fotplaten til vel 30 kroner. Den kan slås sammen når den ikke er i bruk, og det kan monteres flere om båten er ekstra stor og høy. Kanskje det kan være noe å ha akterut til hjelp under bading. Fotplaten gjør det atskillig lettere for barn å komme seg ombord.



Fra årsberetningen



Båtklubbens styre har i perioden bestått av Bjørn Skinstad formann, Willy Sæther nestformann frem til 15. oktober. Nestformann fra 15. Fred Skogås, Robert Sletvold kasserer, Torbjørn Elverum sekretær, Georg Svorkmo materialforvalter, styremedlem Bernt Sæther, styremedlem frem til 15. oktober Fred Skogås. Varamenn Anders Rønnes og Olaf Heggund. Dameklubbens representant i båtklubbens styre har i perioden vært Aslaug Heggund.

Møtevirksomheten

Utenom det ordinære årsmøtet er det i perioden holdt 12 styremøter og ett medlemsmøte. Ett styremøte ble holdt som fellesmøte med Byggekomiteen. Finanskomiteen var også innkalt, men var forhindret fra å møte. På medlemsmøtet var, foruten styrets representanter, 10 av båtklubbens over 400 medlemmer tilstede. Representanter til KNMFs landsmøte var Bjørn Skinstad og Leif Rønning.

Medlemstilgangen

Båtklubben Terna har i perioden fått 48 nye medlemmer og har pr. i dag et medlemstall på 413. Vår klubb har dermed rykket opp til å bli en av de større innen KNMF.

Arrangementer har det i perioden vært heller tynt med, men møtevirksomheten forteller om en intens aktivitet innen klubbens forskjellige organer. Og saken som har gått igjen på samtlige av styrets møtekart er Småbåthavn og båthus/klubbhus. Selv om tomte foreløpig ligger urørt, er det utført et betydelig forbedrende arbeid både fra styrets og Byggekomiteens side.

Søknader om økonomisk støtte til prosjektet er sendt Statens Ungdoms- og Idrettskontor og Feriefondet. Og en må vel denne gang ha lov å håpe på positiv reaksjon fra begge disse instanser, som tidligere har gitt betydelige midler til lignende prosjekter i Oslo-området. Søknad om tilskudd vil også bli sendt Bensinavgiftsfondet ved Havnedirektoratet og andre instanser.

I perioden ble det igangsatt utbygging av Kommune-kaia. Båtklubbens styre fant å måtte sette seg imot dette under henvisning til Orkdal kommunestyres vedtak om at alt arbeid med kommune-kaia skal begrenses til vedlikehold inntil den vedtatte havneplanen kan realiseres. Arbeidet ble stoppet, men i slutten av perioden ble det fra kommunestyret gitt klarsignal for videre utbygging. Flytebrygger ble ikke utlagt våren 1972 da båtklubbens styre ikke innen rimelig tid mottok svar på sin søknad til Havnestyret om dette. Svaret på søknaden kom i styret i hende 15. oktober 1972, noe som mildt sagt må sies å være i seneste laget.

Også i den forledne periode har båtklubben stått for riving av kondemnerte hus som et ledd i finansieringen av vårt byggeprosjekt.

Båtklubbens styre har i perioden fått mange bevis for at det blir sett med velvilje på det vi arbeider med. Og det har gitt verdifull inspirasjon til fornyet innsats. Når det avgående styre takker for seg og ønsker det nyvalgte lykke til i arbeidet, er det i trygg forvisning om at også de vil ha en arbeidsvillig gruppe medlemmer omkring seg. Og nettopp dette kan i innværende år vise seg å bli av avgjørende betydning under realiseringen av planene for klubbhus/båthus og småbåthavn.

Byggekomiteen

Det er neppe for mye sagt at båtklubben Terna tok et langt skritt på veien mot realiseringen av sitt byggeprosjekt den dagen Arnfinn Heggund påtok seg det arbeidskrevende og ansvarsfulle verv som Byggekomiteens formann. Arnfinn og hans dyktige medarbeidere har styrets uforbeholdne anerkjennelse for det arbeid de allerede har utført på det forberedende stadium. Det bør nevnes at man endog på sentralt hold betrakter det planleggingsarbeid som er utført med tanke på bygging av båthus/klubbhus/småbåthavn som et forbilde for andre store båtforeninger.

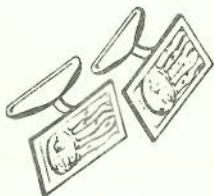
Finanskomiteen

Denne komiteen har foreløpig ikke hatt møter, men den vil uten tvil komme sterkt tilbake i år. Arbeidsoppgaver skal det såvist ikke bli noen mangel på.

EFFEKTER FRA K.N.M.F.



JAKKEMERKE, i emalje
forgylt metall med grønn
emalje, vridt nål.
kr. 15,- pr. stk.



MANSJETTKNAPPER,
metall bronsert - oksydert
kr. 30,- pr. par



LUEKOKARDE,
håndbrodert i gulltråd på pute
kr. 20,- pr. stk.



BLAZERMERKE,
håndbrodert i gulltråd.
kr. 20,- pr. stk.

ABONNER PÅ „SJØSPORT”

Abonnement kan bestilles gjennom alle
landets postkontorer

A.s Sjøsport — Postboks 576 — 5001 Bergen



Annonser er
informasjon
— om bedre kjøp
for eksempel.

Annonnene tilbyr
Du velger

Comet

COMMANDER 31'



— en meget elegant cabincruiser med høy standard! En forholdsvis
dyp kjøl gir stor kursstabilitet og lite avdrift. Båten er beregnet for
innenbordsmotor, og for hastigheter opptil 16 mil.
Stor salong forut, samt romslig aktercabin. Overnattingsplass for 6
voksne og 6 barn.

Forhandler Oslo: Det Norske Båtagentur, Drammensveien 307, Lysaker.
Tlf. (02) 53 62 25.

Forhandler i Bergen: Wilco A/S, Sandviksboder 3-4. Tlf. (05) 21 85 31.

**COMMANDER 31' LEVERES OGSÅ SOM HALVFABRIKATA
INNHEENT NÆRMERE OPPLYSNINGER HOS PRODUSENTEN**

**28' Snekke
kommer til
våren**

Comet

PLASTINDUSTRI

DALE & SVENDSEN
Ø. KAMFJORD - 3200 SANDEFJORD, NORGE
Telefon (033) 62 397

Redningsvestene — er de dyre?

Er redningsvestene dyre? Nei, sier produsentene, og henviser med en viss rett til hva ganske alminnelig manufaktur, en skjorte for eksempel, kan koste. En redningsvest er et forholdsvis meget bearbeidet produkt, med tilhørende arbeidsomkostninger. Materiale, både oppdriftsmidler og overtrekk skal fylle meget strenge krav, både med hensyn til mekanisk slitasje, fargeekthet etc.

Ar om annet selges det rundt 40 000—50 000 redningsvester til fritidsbruk i Norge. Import har det aldri vært noe særlig av, og særlig ikke etter at Varefaktakomiteen for en ti års tid siden tok seg av godkjenningen av vestene. Ingen utenlandske produkter får Varefaktagodkjenning. Dette med varefakta og redningsvester har gått fullstendig inn i blodet hos Ola Nordmann, og det kan trygt sies at det vil være nytteløst å forsøke å selge en redningsvest på vårt hjemmemarked uten Varefaktastempel.

En ny vest framstår på følgende måte: Produsenten lager en prototype og tester den ut selv. Derfra blir den sendt til Statens teknologiske institutt som prøver materialkvalitet og bæreevne. Derfra går den videre til Varefaktakomiteen, som undersøker og prøver vestene. Deretter innkaller komiteen det såkalte kontrollutvalget, som består av en representant fra sjøfartsdirektoratet, en fra livredningsselskapet og en fra redningsselskapet. Kontrollutvalget er den godkjennende myndighet i siste instans. Vestene blir prøvet på de aktuelle vektgrupper, før de får godkjenningstempel, eventuelt etter at forandringer er utført.

Hvert år foretar Varefaktakomiteen en fullstendig kontroll av alt som finnes på markedet av godkjente vester, nærmest for å sjekke at produsentene ikke har foretatt forandringer på vestene etter at de er blitt godkjent. Ennå har ingen produsent forsøkt seg på det.



NORDISK SAMARBEID, NORDBÅT

K.N.M.F. har etablert samarbeid med de likestilte organisasjoner i Sverige, Danmark og Finland. Kontakten er god og vil bli ytterligere utbygget.

SIKRING AV BÅTER, K.N.M.F. — DET NORSKE VERITAS

Det Norske Veritas vil fra og med 1972 ta en årlig besiktigelsesordning i våre tilsluttede foreninger når det gjelder typesertifiserte plastbåter. Det vil riktignok bli en ekstra utgift for den enkelte båt-eier. Men her gjelder det sikkerheten på sjøen, og det er jo en av forbundets formålsparagrafer.

vis sjøvett

Dette er racerbåt-sporten i Norge

Norsk Outboard Klubb har, som landsforening, eneretten til å drive racerbåtssport i organiserte former i Norge. Klubben er enerepresentant for det internasjonale forbund for racerbåtssport, U.I.M. — Union Internationale Motonautique. Landsforeningen har lokale klubber fra hele landet tilsluttet. Den har som formål å forestå utbredelse og kjennskap til båt-motorens anvendelse til nytte og konkurranser. Klubben skal virke for ansvarsbevisst og korrekt ferdsel til vanns, og virke i samarbeide med myndigheter og foreninger til fremme av disse formål.

Vi kan dele båtene inn i forskjellige hovedgrupper, som hver for seg kjører etter spesielle reglementer.

SPORTSBÅTER

Relativt frie krav til skrogutforming og vektor, men standard motorer. Dette er den mest populære form for racing i Norge. Norske kjørere er på topp i internasjonal målestokk innenfor enkelte klasser her. Stort sett mindre spesialbåter med en motor.

OFFSHORE-BÅTER

Større og kraftigere båter bygget for høye hastigheter i åpen sjø. Disse båter er ofte de rene fartsmaskiner, og har en voldsom motor- og teknisk utrustning. Dette er en fantastisk hard sport, som drives over hele verden i stor målestokk. Båtene er fra 20 til 30 og 40 fot med kjempemotorer. Konkurranseshastighetene kan være 60—70 knop i høy sjø. En uheldig kostbar sport.

NORDISK KLASSE 3

Her finnes de mer vanlige båter, men også båter som er bygget kanskje bare i ett eksemplar. Her vil de fleste norsk-produserte båter kunne passe inn, med standardbåten som grunnstamme.

HK-KLASSENE

Innenfor landets grenser kjøres det også løp for båter med motorens hestekraft som klassegrunnlag. Dette omfatter vanlige bruksbåter, joller etc. med motorer fra 10—40 hk. Man har også her anledning til å bruke en selvlaget båt, men den må ikke bære preg av å være en spesialracer.

INTERESSERT?

Vennligst skriv til oss: Norsk Outboard Klubb, Postboks 2442 Solli, Oslo 2.

Handels- flåten er med

I hvert fall så langt at Sjøfartsdirektoratet, Statens Informasjonskontor og Statens Velferdskontor for Handelsflåten nå gir våre seilende landsmenn en mulighet til å ta Båtførerprøven ombord.

Opplegget er basert på en standardpakke som inneholder instruksjonsmateriell tilpasset de spesielle forholdene de benyttes og brukes under. Det viser seg at det er stor interesse ombord for disse prøvene. Det er meningen at overstyrmann og kaptein skal være henholdsvis kursleder og eksaminator. Ingen av dem kan være begge deler.

Et godt tiltak!



OM BÅT - MOTOR - JAKT
FISKE OG FRILUFTSLIV

Nik. Konstads Bokhandel
ORKANGER

BÅT-KRYSS

FOR SPESIELT KRYSSORD-
INTERESSERTE. RIKTIG
LØSNING PÅ ANNET STED
I BLADET.

	BAK	STOLT	UD	ART.	KLAR	TRAKK		HAVN	MYNT FORK.	PAR	GRIBE		LEG- EMS- DELEN	
DEKK												ØRET		BEVE- GET
PEN- GER							FL. MÅL			OND	PULVER SLIT			
OKSE				MA- KEN			TEN- NER		ÅLE VRIR					
		IN- STRU- MENT	HAST	OM- DØM- MET				ORM						
REDE					TØYS	DAME	Ø	SØM- MEN						
	PÅ SKIP DRIKK										ART. TAN- KE			NAUT
KJØR			TRET- TE							PREP. (LAT)			FEM	
FRED			KEI- SER					DAME	KJE- DER	FOR- BUND		SMER- TE		
HELE HUR- VEN						FISK	INSEK- TER						GOD	FEMTI
DANSK DYR			RØVE- REN FISK								MYNT FORK.	DRIKK KVIN- NE		
	PRON. ØKE			RETN. HÅN			FENO- MEN							SANSE ORGAN
HAVE							DYR NED- BØR						HER- RED	
		RAP- TUS			NEST!			ART.			BARN			
LE- VER					VRIM- LER					HAV- DYR				

TRO DET
eller ei

Kaptein Abram Kean
fra New Foundland
fanget 1007 100 seler
på 49 reiser, fra 1889
til 1934.



John Berry, som fisket
utenfor den sørlige delen
av California i 1905,
fikk en gang se en 100
kilos tunfisk hoppe over
båten sin.



FØLG MED
på det lokale plan
med
den nye



ALT I
TRYKKSAKER

ORKLA-TRYKK

BOK- OG OFFSETTRYKKERI
TLF. (074) 80 342 — 7301 ORKANGER



Vårt båtkartotek er en del mangelfullt.
Vennligst hjelp oss med å rette på dette ved
å fylle ut ovenstående skjema og returnere
dette snarest til

Båtklubben TERNA

7300 Orkanger

Båtkartoteket vil være av stor betydning
ved tildeling av ledig havneplass, dispo-
ning av opplagsplass osv.

Vi håper dette vårt beskjedne ønske blir
etterkommet av båteierne.

TIL VÅRT BÅTKARTOTEK

Navn: _____ Stilling: _____
Adresse: _____ Telefon: _____
Arbeidssted: _____ Telefon: _____
Båtens navn: _____ Reg.nr.: _____
Båttype: _____ Lengde/bredde: _____
Byggear: _____
Motortype: _____ Hk: _____
Anmerkninger: _____

Båtførerbevis: Ja/nei. Forsikring: Ja/nei. (Stryk det som ikke passer)



Orkla sponplater

ORKLA ELITE — fuktbestandig

— spesialprodusert for plattformgulv — landbruksbygg — taktro
— ytterkledning og våtrom

ORKLA FORMICA — baderomspanel

SAGA SPON — tekstilbelagt

SPONYL — vinylbelagt

SALGSKONTOR for TAKSTOLER

— selvbærende konstruksjon etter GANG NAIL systemet

NORSKE SKOGINDUSTRIER A-S

Divisjon Sponplater Orkla Skogindustri

ORKANGER

**TRYKK-
IMPREGNERTE
MATERIALER
TIL
SJØBODER
OG NAUST**



**VELG
TREVIRKE
SOM VARER**

ORKLA
TRE-KONSTRUKSJON
OG -IMPREGNERING A/S
Tlf. 80 550 - Orkanger

LØSNING

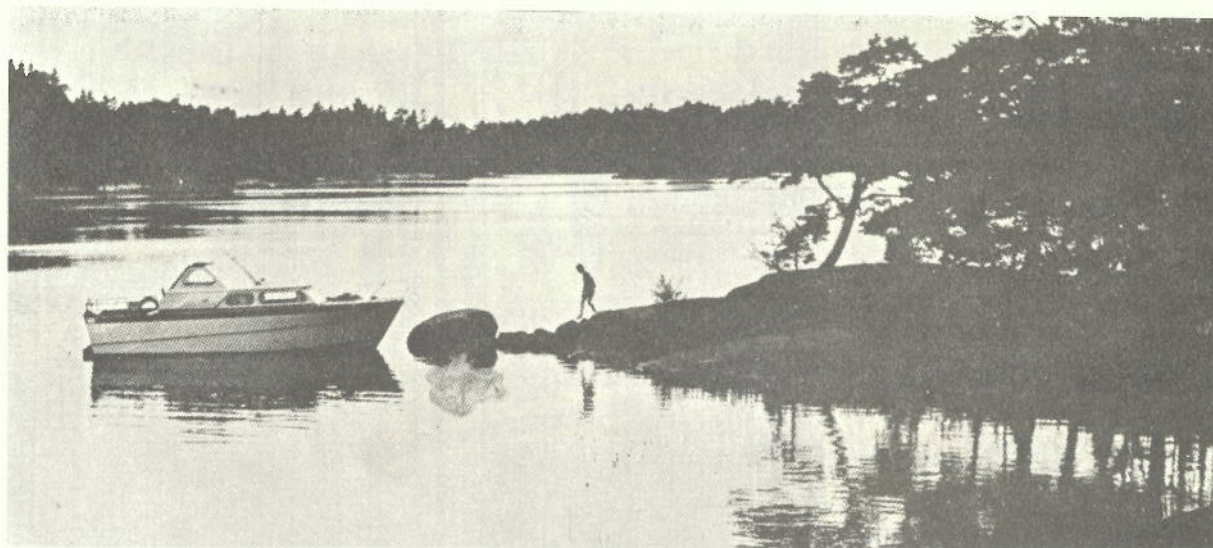
BÅT KRYSS *

	BAK	STOLT	GUD	ART.	KLAR	TRAKK	HAVN	MYNNE	PAR	HALV	LE-
	STOLT	GUD	ART.	KLAR	TRAKK	HAVN	MYNNE	PAR	HALV	LE-	STOLT
DEK	A	K	T	E	R	D	E	K	K	A	ST
REN-	K	R	O	N	E	R	F	L	A	R	OND
GE	K	R	O	N	E	R	F	L	A	R	OND
OSE	T	Y	R	M	A	N	D	O	T	A	SLIT
	E	I	N	S	T	R	M	E	N	T	SLIT
	E	I	N	S	T	R	M	E	N	T	SLIT
LEDE	R	E	I	R	T	O	S	D	A	M	E
	K	L	Y	V	E	R	B	O	M	A	RT.
KJØR	A	K	T	E	K	I	V	E	R	P	REP
RE	R	O	K	E	T	S	A	R	D	A	M
HE	A	L	E	V	F	I	S	K	F	L	U
	K	O	E	N	T	A	T	E	R	E	N
	D	U	S	O	U	N	I	K	U	M	S
NAVE	E	D	E	N	R	E	K	O	R	N	H
	S	R	I	S	Y	E	N	B	A	R	N
LE-	E	R	D	K	R	Y	R	N	I	S	E



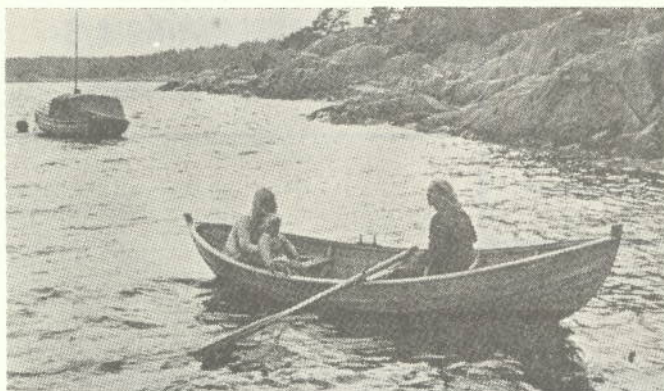
**AVERTER I
TERNA-NYTT**

DETTE ER DET VI DRØMMER OM I KALDE VINTERMÅNEDER

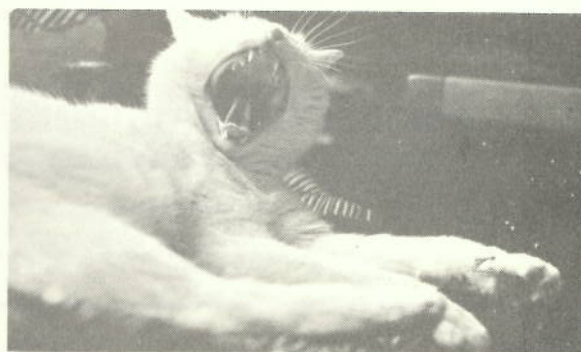


En stille vik etter en dag i frisk solgangsbris. En lun havn for natten. Nytrukket fisk i pannen over bålet mellom steinene. Å få sovne til lyden av småbølgene som klukker mot bordgangene. Ta fatt på en ny dag med en forfriskende dukkert før kursen settes mot nye fjorder og sund. Kanskje i sommer?

INGEN SKAM Å BRUKE ÅRER



En smekker og lett robåt i tre gjør seg på vannet. Dessuten følger det en del sunn mosjon med en robåt.



Båter - båter - båter og atter båter! Er det ingen som bryr seg om en søt liten pus lenger?

Avdeling for underlige båter

I dag er drømmen om egen båt ofte vanskelig å realisere. Det trengs mye penger, og en må ha båt plass.

Hvorfor ikke bruke et gammelt badekar? Det koster noen få kroner hos en skraphandler, og dermed er du skipper ombord i egen skute. Innredningsbekymringer og plassproblemer eksisterer ikke, her er bare plass til deg selv.

Bildet til høyre fra VM i badekarkjøring som for to år si-

den ble arrangert i Vancouver i Canada. Starten foregikk fra byen Victoria på Vancouver-øya ca. 10 mil borte. Overfarten tok omtrent 4 timer. Tusenvis av mennesker var tilstede ved innkomsten, og australieren som vant, høstet stor beundring.

Til å begynne med brukte en vanlige badekar, men etterhvert ble de støpt i plast. Lengden er den samme, men «overbygget» konstrueres etter eget hode.

Hvem tør først arrangere NM i badekarkjøring?





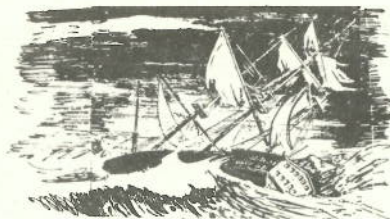
DE NYE FOSENBÅTENE SLIK VI VIL FÅ SE DEM OM IKKE ALT FOR LANG TID. SJØDYKTIGE OG FREMFØR ALT RASKE SKAL DISSE FREMTONINGENE VÆRE: MEN VAKRE ER DE I ALLE FALL IKKE VED FØRSTE ØYEKAST. MEN DET ER VEL EN OVERGANG, SOM REVEN SA DA DEN BLE FLÅDD.

Statsstøtte til bygging av småbåthavn

kan foreslås gitt av Havnedirektoratet. Støtten utgjør opptil 50% av omkostningene pr. båtplass. Fordi hver båtplass regnes ikke å koste mer enn 2.600 kroner, vil statsstøtten i praksis kunne bli maksimum 1.300 kroner. En generelt forutsetning er at småbåthavnen blir til almen nytte over lengre tid. Grunnlag for å få statsstøtte kan bl.a. være at det planlagte småbåthavnområ-

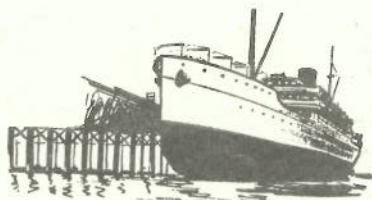
det er leid for minst 25 år. Søknader vurderes ellers individuelt. I den senere tid er statsstøtte til småbåthavn-bygging særlig blitt gitt til kommuner mot tidligere oftest f.eks. båtforeninger. Havnedirektoratet kan gi mer detaljerte opplysninger om forutsetninger for å oppnå statsstøtte, utforming av søknad og annet ved henvendelse.

FOR SØKNEDRAPPORTEN

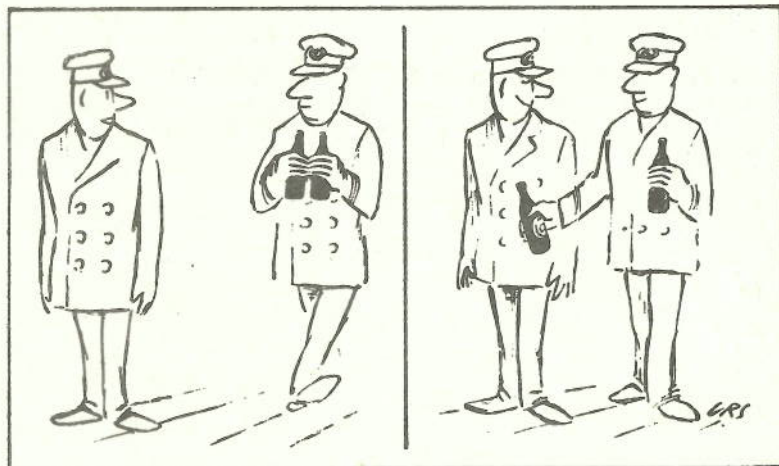


Skipet som ikke unngikk sin skjebne. «Priscilla» som sank utenfor Tasmania, ble hevet etter seks år, og satt helt i stand til å seile igjen, men kullseilte og gikk ned ved det samme stedet 31 år senere.

ANDRE HAR STØRRE PROBLEMER ENN OSS



Alle skipene i Broome-havnen på vestkysten av Australia blir liggende høyt og tørt når tidevannet går ut — det synker over 10 meter.



HVA ANDRE SKRIVER Båtliv:

Småbåthavner og kommunene

Hvis en avis i en kystby i Norge mangler godt lokalstoff en dag, kan journalisten ringe til rette vedkommende i kommunen og skrive en historie om småbåthavner. Han kan alltid være sikker på å få et godt oppslag med oppsiktsvekkende tittel: — Mangelen på småbåthavner i kommunen er katastrofal. Hundrevis av lystbåteiere aner ikke hvor de skal gjøre av sine farkoster.



Følger man litt med i avisene rundt om i landet, vil man med jevne mellomrom støte på den samme historien. Like dystert fortøner det seg for småbåteiere hver eneste gang. Det later ikke til at det er mange kystbyer her i landet som har fortøyningsplasser nok for sin lystbåtlåte. Det foreligger planer, utmerkede planer i og for seg, men selv de er av en slik art at de ikke ville greie å dekke behovet hvis kommunene kunne avse bevilgninger nok til å få dem realisert.



Antallet båteiere øker hele landet over i takt med den alminnelige velstandssøkning, og dessuten fordi det ligger i selve tidsånden at folk ønsker seg et fritidsfartøy. Vi har gått igjennom bilperioden, nå er den moderne båt-epoke innledet for alvor her i landet. Stadig flere anskaffer seg båt, til glede, adspredelse og til sport. Stadig flere har fått råd til å gjøre det, takket være økede inntekter og høynet levestandard. Og stadig flere får problemer med fast fortøyningsplass for båten og et sted til å ha den i opplag. Nå kan det nok være dem som argumenterer mot at kommunen bruker av skattyternes midler for å skaffe hobbyredere båtplasser. Det får de da i all anstendighets navn gjøre selv!



Det er bare den ting å bemerke mot et slikt argument at vel må kommunene bruke penger til å anlegge småbåthavner, men her dreier det seg utelukkende om forskutteringer. Båteierne betaler selv ved sine havneavgifter både forrentning og amortisering av havnene i det lange løp. Det er i grunnen ikke spørsmål om annet enn forståelse fra kommunenes side, gode og tilstrekkelige planer, og en aktiv vilje til å handle idag istedet for en utsettelse i et par tiårsperioder.



Båt til sport og sunnhetsskapende friluftsliv er en velferdssak for den lokale befolkning. Det er en sak som kommunene plikter å oppmuntre — og det kan de best gjøre ved å gi småbåthavner høy prioritet på de kommunale anleggsbudsjetter.

Ovnslunk i kahytten

Det er hyggelig å kunne kripe inn i en lun og varm kahytt på sure høstdager. Men man skal være varsom med hva man bruker som varmekilde om bord.

Løse primuser og propanapparater som kan gå i dørken og velte, bør bannlyses. Det samme gjelder selvoppfunne oljefyringsanlegg eller permanente propananlegg som ikke er montert av fagfolk. De første kan føre til livsfarlige gassforgiftninger, de andre er rett og slett eksplosjonsfarlige.

Før man tenker på ovnslunken, må man kaste et blick på ventilasjonen og om nødvendig sette inn en ekstra luftventil. En regel sier at ventilenes gjennomstrømningsstverrsnitt bør være 60 kvadratcentimeter pr. meter rombredde. Men denne regelen er bare veiledende, og ventilenes plassering er vel så avgjørende for å oppnå tilstrekkelig med tilførsel av frisk luft.

Hva skal man så velge som en pålitelig og sikker varmekilde? Det finnes en rekke brukbare tilbud.

Har man en større båt og vil spandere ca. 3000 kroner, er kanskje et varmtvann- eller varmluftsystem løsningen. Både det svenske GEHA-systemet, som er et propan-drevet sentralfyringsanlegg, og det finske oljefyrte varmluftanlegget Webasto er blitt anbefalt i båtbøker og fagblader.

Men for fritid fiskeren og båteieren som ikke vil gripe så dypt i lommeboken, finnes andre løsninger. En kjent liten sak er katalytbrenneren, en flammefri bensinovn som gir en jevn lunk (ca. 500 kalorier pr. time). Ovnene, som er velkjent av bileiere, må bare fyres med ren ekstraksjonsbensin. Den er billig i drift, brannsikker og gassfri.

Ved siden av denne finnes olje- og parafinovner i prisklassen fra 300 til 600 kroner. Hva man måtte foretrekke, er vel en smaksak. Men kjøp bare ovner som er godkjent av Statens Branninspeksjon — og sørg først og fremst for at det er tilstrekkelig luftventilasjon i kahytten.

TERNA-NYTT

Organ for båtklubben TERNA
Orkanger

Tilsluttet Kongelig Norsk
Motorbåt-Forbund

Postgiro 323216

Redaktør: Torbjørn Elverum
Sats:

ST-TRYKK As

Trykt i offset i

ORKLA-TRYKK, Orkanger

Båtklubben TERNA's styre

Formann Fred Skogås
Nestformann Olaf Heggund

Kasserer Robert Sletvold
Sekretær Torbjørn Elverum
Materialforv. Georg Svorkmo
Styremedlem Terje Kristiansen
Styremedlem Aslaug Heggund
Styremedlem Bernt Sæther