

TERNA-



NR. 6 — 1971
3. ÅRG.

NYTT

ORGAN FOR BÅTKLUBBEN TERNA ORKANGER



Redaktørens spalte

LITT AV HVERT

Kommunevalget står for døra og en kan merke seg at enkelte partier i Orkdal har omtanke også for oss småbåtfolk. Selv om det er boligbygging, skolesaker og EEC som står øverst på programmene er det gledelig å se at også et par partier har ofret småbåthavna en tanke.

En kan merke seg at Senterpartiet gir småbåthavna en stor plass i sin valgavis mens kommunens største parti, Arbeiderpartiet, ikke nevner denne sak med en linje i sin store valgavis. De går kanskje inn for å realisere planene så snart at det ikke er nødvendig å få dem programfestet? Ja, hva vet jeg.

Er viljen til handling like god som løftene fra våre politikere ser det lyst ut for småbåthavna.

En kan merke seg at båtclubbens formann er kandidat til årets kommunevalg. Kommer han inn i kommunestyret kan vi være sikker på at småbåtfolkets sak vil bli fremmet av én person ved hver gitt anledning.

Som det framgår et annet sted i bladet starter A.O.F-foreningen i Orkdal et kveldskurs for småbåtførere. Dette er en utmerket måte for enhver småbåteier til å skaffe seg opplysninger og viten om sjøveisregler, navigasjon m.v. Etter endt kurs kan båtførerprøven avlegges.

Den 12. januar 1972 er det 20 år siden båtclubben TERNA ble stiftet.

Det er skikk og bruk å gi jubilerende foreninger gaver på denne spesielle dagen. Den beste gave båtclubben kan få er lovnad om småbåthavn. Denne ville sikkert ha blitt mottatt med glede og husket lenge av båtclubbens ledere og alle dens øvrige medlemmer.

Red.

ÅTTE NYE MEDLEMMER

er registrert i kassererens kartotek slik at båtclubben idag skulle ha en medlemstokk på 356. Vi ønsker følgende nye velkommen i våre rekker:

ANDERSEN, ULF
BRANDMO, JENNY
KNUDSEN, SIGMUND
MEHLUM, LARS
REITAN, ODDVAR
SOLHEIM, PER JOHAN
SOLHEIM, RAGNAR
SUNDLI, ARVID

MEDLEMMER UTENFOR ORKANGER

som har fått tilsendt postgiro-kort for innbetaling av årskon-tingent for 1971, og som ennå ikke har betalt bes gjøre dette snarest slik at kassereren får sitt medlemskartotek ajour.

620 KRONER

har hittil i år kommet inn som gaver til TERNA-NYTT fra leserne. Denne gang takker og kvitterer vi for gaver fra:

THORBJØRN KARLSEN.....kr. 20,-
MARENSIUS HEGGLUND.....kr. 10,-
AGNAR SÆTHRE.....kr. 10,-
JOHN STOKKAN.....kr. 10,-
OLAF SPJØTVOLD.....kr. 10,-
I dette nummer.....kr. 60,-
Tidligere innkommet.....kr. 560,-
Tilsammen for 1971.....kr. 620,-

Velkommen til spesialforretningen



EDV. SOLIGÅRD
Elektrisk installasjons- og utstyrsforretning



Hvor skal denne familien?

På innkjøp hos Rønning selvsagt!

M. Rønning

Tlf. 80332 - Orkanger

GODE IDÉER

GLEM IKKE TREET

Selv om plastbåtbyggerne forsøker å bortforklare det, så bygges det ennå en god del trebåter i Norge. Ja, det finnes faktisk dem som tror på at trebåtene skal få sin gjenfødelse takket være nye byggeteknikker, impregneringsmetoder, impregneringsformer etc.

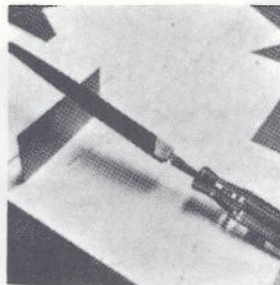
En kar som skal bygge båt selv — ja, han har faktisk tenkt å kutte materiale i skogen, har henvendt seg til oss for å få vite hvordan han skal gå fram.

For å være litt fleipete: Kjøp en øks først.

Men så til alvor. Vi har interpellert tretekniske eksperter, og de understreker at unge trær har mer levende ved enn eldre. Den delen av veden som lever, kaller fagfolkene for geite — den som ikke lever er alen. Hva en båtmann må være ute etter skulle være selvsagt i denne sammenheng.

I de fleste treslag produseres det stoffer som impregnerer alen eller malmen. Jo mørkere den er, desto bedre impregnering er den fra naturens side. Mørk ved — for eksempel furu som benyttes som hud i langt de fleste farkoster — er derfor å foretrekke fremfor mellegul ved. En ting man imidlertid skal merke seg, er at harpiksinnholdet i malmen er hele 15 prosent mens den i geiten bare er 4 prosent. De tresortene som kan brukes til båtbygging er følgende: furu, lerketre, ask, gran, eik. Alle disse tresortene er å finne i Norge — men lerketreet og eiken er etter hvert blitt relativt sjeldne.

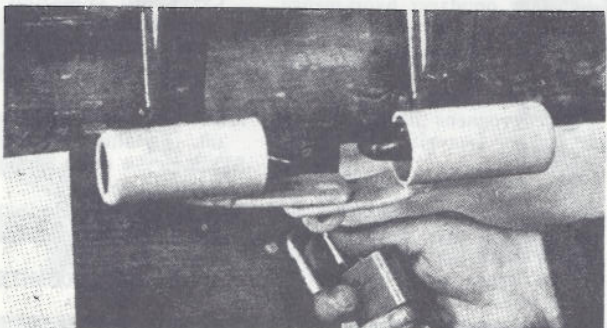
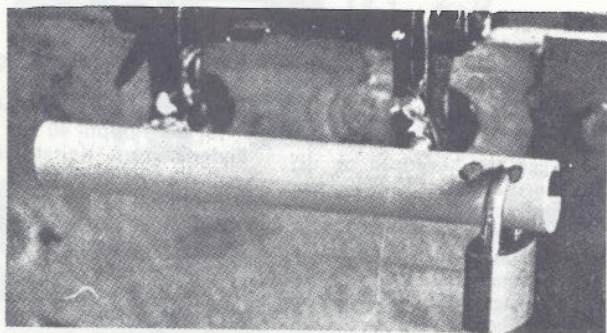
SKARP SIKLING



Mange båteiere sverger til siklingen når de skal gjøre det helt fine pussarbeidet. Og stålsiklingen er et utmerket redskap. Det er bare det aberet at den blir så sørgelig lett sløv. Å sette opp en sikling er forresten ingen heksekunst. Man tar ganske enkelt siklingen og setter den fast i en skrustikke. Deretter skrâfiles eggen. Neste operasjon er å bryne denne eggen. Når flaten er blitt plan og jevn, tar man et ståljern og gnir over eggen, og siklingen er skarp og brukbar igjen. Hele operasjonen er gjort på 10-12 minutter når man får treningen.

PADLEÅRE

Det er en sikkerhetsforanstaltning å ha en padleåre ombord i motorbåten. Selv ganske store motorbåter kan man i stille vær få i sig med en padleåre. En padleåre tar dessuten svært liten plass, og den er enkel å bruke. Kjøper man en dobbelåre kan man faktisk få to brukbare årer ut av den. Et gammelt båtsmannshakeskaft kan stikkes inn i holken på åren.



LÅS TIL VISPEN

Å lage en lås til påhengsmotoren er ingen heksekunst. På mange motorer er det boret huller i vingene på festeskruene, slik at det kan tres et hengelås gjennom. Det er bare det at svært mange vinger er laget av støpejern, og det skal ikke særlig kraftig slag til før de ryker i stykker. Vi vil derfor foreslå at man lager et lås — det er faktisk ganske lett. Man tar et rør som er så langt at det rekker forbi begge vingene på skruefestene. Dette røret splittes — i den

ene enden sveises det igjen eller man kan slå det flatt. Vingemutrene stilles deretter vannrett, og røret tres innpå. I den ene enden av røret bores to hull og et hengelås festes der.

En annen måte er at man lager to rørmuffer og trer dem inn på vingene og at de deretter låses sammen. Dette er en sikker metode for å forhindre at noen tar motoren under armen og forsvinner.

Båttrailereren-et alternativ til bryggeplass?



En typisk båttrailer av norsk fabrikk. Denne utgaven tar båter inntil 18 fot og tåler maksimalt 500 kg. Trailerne fås i forskjellige størrelser, utførelser og prisklasser, men under en tusenlapp slipper man neppe før båten kan tas på slep etter bilen.

⚓ Båtsplassproblemen blir stadig større for hvert år. Selv om de kommunale myndighetene utreder, planlegger og prosjekterer, ser vi sjelden eller aldri nye havneområder eller vesentlige utvidelser av de bestående anlegg til disposisjon for den voksende lystbåtfåten. Det er i de fleste havner venteliste på båtsplass, og spørsmålet er hvorledes en nybakt båteier løser dette problemet?

Alternativene er meget begrenset. De som måtte ha plass til sin båt i egen have eller et annet velegnet sted på land, kan velge mellom å transportere båten på taket eller henge den etter bilen. Det første alternativet er selvfølgelig ikke særlig heldig, med mindre det er usedvanlig lett båt. Bilens tak er ikke dimensjonert til å bære større ekstravekt. Altså står man igjen med valget av å trekke båten på tilhenger, eller slett ikke ha båt i det hele tatt. For noen er det siste utenkelig, og

det blir stadig flere og flere båter som transporteres til og fra vannet for hver gang den brukes.

Før man kjøper tilhenger, skal man være klar over at myndighetene i de nye trafikkbestemmelsene av 1. januar i år har bestemt at tilhengere skal ha driftsbremser og parkeringsbrems når totalvekten er 750 kg, eller mer, samt når den aktuelle totalvekt er større enn halvparten av trekkvognens egenvekt. Det man må gjøre er å avpasse bil, trailer og båt slik at man får maksimum utnyttelse av redskapen, og at dette er i overensstemmelse med vognloven. Konsulter derfor en fagmann, f. eks. en båtforhandler som fører anerkjente trailer-typer, og som kan gi Dem råd når det gjelder forholdet båt og tilhenger.

Hos Statens Bilsakkyndige får vi vite at en bil kan trekke med seg totalt ca. 50% av bilens totalvekt uten bremses og 60 km/t. Med bremses ca. 90% av bilens

totalvekt i 70 km/t. Det derfor viktig bli aktuelt å øke hastigheten for trailere og campingvogner, da det er et kjent fenomen at disse «vogn-tog» kan være sterkt medvirkende til å ødelegge trafikkrytmen og dermed nedsette trafiksikkerheten på landeveien.

Båttrailere inngår under begrepet tilhengere, og skal registreres som sådan. Det er ingen registreringsavgift ved kjøp av en ny tilhenger, og inntil myndighetene oppdager hvor mange som egentlig benytter seg av dette transportmiddel er det foreløpig ingen årsavgift å betale til Avgiftsdepartementet. Campingvognene har derimot i år fått en årsavgift på hele kr. 300,00.

Det kreves ikke noe spesielt av en bilfører som ønsker å ha sin båt på slep. Men en viss kjøreteknikk bør en tilegne seg, før en legger ut på mer trafikkerte veier. ■

TRYKK-IMPREGNERTE MATERIALER TIL SJØBODER OG NAUST



VELG TREVIRKE SOM VARER

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

Varefakta

Varebetegnelse: Redningsvest for seiling og turbruk
Bæreevne: 5,0 kp. Tilstrekkelig for barn opptil 40 kg
Flyteriktighet: Konstruert slik at man normalt flyter i bakoverbøyd stilling med nese og munn over vannflaten
Mekanisk holdbarhet: Tåler mindre støt og slag uten at bæreevnen nedsettes
Fargeektheter:
Lysekthet: God mot sollys
Gniekthet: Gniekte
Saltvannsekthet: God
Impregnering: Impregnert mot råte o.l.
Materiale: Trekk: 100% bomull. Flytemateriale: Kapok
Skjøtsel: Se egen etikett fastsydd på vesten
Produsent: A/S Redningsmaterieil, Y-stad

VAREFAKTA-KOMITEEN

Spinne- siden



Det står kvinner bak

Det står kvinner bak alt, dette gjelder også for båtklubben TERNAs vedkommende. Dameklubben "TERNA" gjør nær sagt hva som helst for å skaffe penger til båtklubben.

Allerede nå har de begynt å tenke på utstyr til båtclubbens, ennå ubygde, båt- og klubbhus. Av sine inntømster har de kjøpt inn 400 par kaffekopper med båtclubbens emblem. Likeledes har de kjøpt et parti ølglass.

Men det er ikke bare på det økonomiske felt Dameklubben er aktiv. Der hvor båtclubbens medlemmer er og utfører et arbeide er damene på pletten og serverer karene kaffe med nystekte vafler og kaker.

Nå har de tatt til med møtevirksomheten etter sommerferien og formannen, Haldis Sæther, ser gjerne at de av TERNA-kvinnene som ennå ikke har funnet sin plass i støtteforeningen kommer på møtene.

UNDER FORBEREDELSENE TIL SJØFESTIVALEN -71 VAR "TERNAJENTENE" ALTID PÅ PLETTEN MED KAFFEKANNEN OG BRØDFATET.



DET SKAL ADSKILLIGE VAFLE TIL FOR Å METTE EN GJENG FORSVOLTNE KARER. SOM HER I EN PAUSE UNDER RIVINGEN AV DEN GAMLE SKOLEN.



TOMBOLA OG KAKEBORD ARRANGERES HVERT ÅR. HER ER NOEN FRA DAMEKLUBBEN IFERD MED Å NUMMERERE GEVINSTENE.



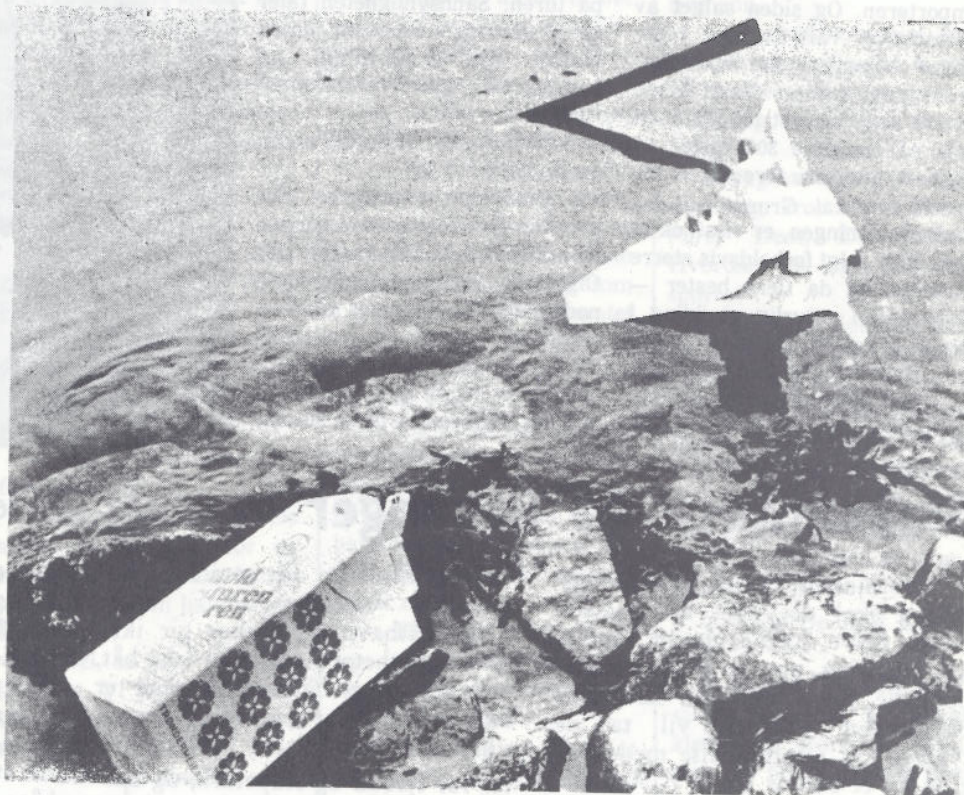
Båteiernes forbannelse: Flytende plastposer gjør skade for hundretusener

Plastposene — som riktig nok er en velsignelse for husmoren som emballasje ved varekjøp og som «samlekopp» ved søppeltømming — er på andre områder blitt en forbannelse i naturvernet og for båteierne. Plastposer som driver i sjøen hjelper f. eks. stadig båteierne med å få tømt lommebøkene. I et av våre kystdistrikter hevdes det at man årlig kan regne med skader for minst en kvart million, forårsaket av plastposer og annen plast som flyter i sjøen og som medfører dyre reparasjoner. Og synker plastfoliet ned på bunnen dreper det alt planteliv og ødelegger næringsgrunnet for fisken.

Det er påhengsmotorene som i alt vesentlig er utsatt for skader ved flytende plastposer. Å få en plastpose rundt propellen kan være en ufarlig affære dersom det blir oppdaget i tide, men tettes kjølevannsinntaket til over et lengre tidsrom, går motoren seg varm. Resultatet kan bli at den skjærer seg med den følge at reparasjon på verksted ikke er til å unngå. Som regel er det nok å skifte stempel, men i verste fall må det settes inn ny motorblokk. Det koster for en 4 hk. vedkommende rundt 1000 kroner bare i reservedeler. I tillegg kommer så arbeidspenger og moms.

Det første som blir ødelagt når en motor mister kjølevannet, er impelleren, dvs. kjølevannspumpen. Hvert år får verkstedene inn motorer med oppsmuldet impeller. De finner ingen annen årsak til skaden enn flytende plast og plastposer.

Stokker og annet regngods i sjøen er også en fare for småbåtflåten. Det hender årlig at propeller og



undervannshus blir slått i stykker av slike ting.

Nylonsnøre rundt propelleren kan være en medvirkende årsak til at det kommer vann i gearhuset. Oljen der anbefales derfor ettersett et par ganger i løpet av sesongen. Dette er en operasjon den enkelte motoreier kan utføre selv.

Påhengsmotorene er imidlertid blitt meget kompliserte i de siste årene. Av den grunn anbefaler motorforhandlerne at eierne setter sine motorer inn til sjekk etter sesongens slutt.

I alle fall bør motoren ikke ligge ute for lenge ad gangen uten å bli kjørt. Hver gang den tas på land bør den kjøres i ferskvann, slik at saltet ikke får tid til å avleire seg og dermed tære på metallene i kjølevannssystemet.



Ole M. Dragseth er død, 59 år gammel.

Som ivrig jeger, fisker og skogskar ville han også bli med i båtklubben når denne startet sin kampanje, men han rakk ikke å bli noen gammel TERNA-medlem.

Vi snakket ofte om havneplanene når vi møttes og han reknet med å få sin nyervervede dorry i havnebasenget i løpet av 1972. Dette fikk Ole altså ikke oppleve.

I hans hjem på Bårdshaug savnes han idag som ektefelle og far. Vi deler sorgen over hans bortgang og lyser fred over Ole M. Dragseths minne.

L.R.

vis sjøvett

Hestekrefter skaffet Italiabillett

Jens Olsen, medinnehaverti Todal Sport på Orkanger, kan prise seg lykkelig over at han har hestekrefter i handelen. Salget av en båtmotortype skaffer ham nemlig muligheten for en gratis- tur til Italia i september. Jens Olsen deltok i en selgerkonkurranse som var arrangert av importøren. Og siden salget av båtmotorer var av det beste denne sesongen for sportsforretningen, kunne Jens Olsen notere seg et høyst respektabelt salg på nærmere 300 hester av denne typen som forøvrig er av svensk fabrikk. Grunnen til den gode omsetningen, er visstnok at det i år er solgt forholdsvis større motorer, og da flere hester — dette er en naturlig utvikling i denne bransjen, forteller Olsen.

— Hvor i Italia går så turen?
— Den går like sør for Rimini, og datoen for starten er den 15.

september, sier Jens Olsen og legger til at det også er 15 selgere til som har oppfylt «hestekrefterkvoten», og drar nedover. Mange av disse har familiemedlemmer med, så det blir langt flere. Olsen har også vært så heldig at han har solgt mer enn nødvendig, og kan derfor få godtskrevet kona med på turen. Sannsynligheten taler for at Jens og Aud Olsen får en riktig fin avslutning på sommeren under stekende rivierasol.

— Rimini skal være litt av en eventyrby?

— Dessverre, men jeg vet ikke hvordan det er der nede, for ingen av oss har vært på de kanter, sier Olsen, og det skulle ikke være nødvendig å skyte inn at familien gleder seg — og legger Jens Olsen til — det er sikkert at dette inspirerer til en god innsats på hestekrefterfronten neste sesong.



Småbåthavn på Orkanger - - sier Senterpartiet

I forbindelse med havneutbyggingen skal det også bli småbåthavn. Selve havneanlegget, molo, kai, mudring, osv. er en kommunal oppgave, mens båteierne selv, dvs. båtklubben «Terna» vil ta de tyngste tak i forbindelse med bygging av et båthus på 15 × 50 kvm. «Terna» vil også drive virksomheten i båthuset.

Alle politiske partier har støttet opp om småbåthavn på Orkanger, og vi synes at dette er et prosjekt som fortjener all mulig kommunal støtte. Det er klokke politikk å yte bistand til de foreninger og klubber som viser evne til å gjøre noe selv. Videre er det på høy tid at distriktet får en småbåthavn, for i dag er det elendige forhold for båteierne. De må nesten daglig se til sine båter, og derfor blir det ekstra vanskelig å ha båt for de som ikke bor i nærheten av sjøen. På litt lengre sikt er derfor en småbåthavn

like verdifull for alle som bor i distriktet.

Småbåthavn og båthus gir ikke bare muligheter for alle til å ha båt. Seiling, roing og vannskisport er bare stikkord for det miljø «Terna» vil skape. Her vil det bli muligheter for sjøbad og stupetårn, og båtklubben har også planer om skott-hyllbane for pensjonistene og en plaskedam for barna.

Denne delen av havneutbyggingen

er kalkulert til 1 mill. Det er realistisk å regne med omkring 600 000 i bensinavgiftsmidler, og båteierne skal betale leie. Derfor blir småbåthavna i høy grad en engangsutgift for kommunen. I denne saken må vi også ta hensyn til at det vil bli mer vanlig å ha båt, og behovet vil derfor bli større.

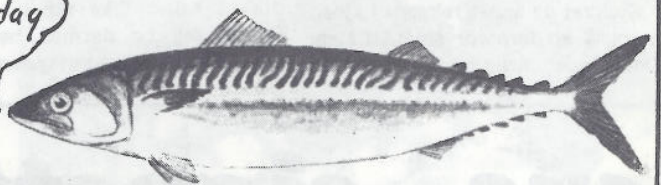
Men først og fremst må det bli fart i havneutbyggingen.



Her skal havna ligge.

Støtt
våre
annonsører!

Middagen idag
bør komme
fra sjøen!



BRØDR. DAHLØ
ORKANGER



Plutselig satt jeg ansikt til ansikt med en havfrue på svaberget. Jeg hadde forgyves dorget etter pale hele ettermiddagen. Nå hadde jeg fortøyd snekka i en rundslipt stein og satt meg til rette på et av Kobbe-skjærene med termos og matpakke. Jeg snudde meg for å slå på transistorradioen, men trakk lynsnart hånden tilbake. For der satt hun.

Med naken overkropp og grønnskimmrende fiskehale. Lyst hår samlet i nakken av en liten stilisert sjøstjerne. En tydelig havfrue. I full legemsstørrelse. Og hvilke legeme! Hun kunne tatt pusten fra en Joseph Conrad. Men det sjokkerte meg at hun satt og gnog på en levende fisk som om det skulle vært en melon-skive.

— Spiser De fisk? sa jeg forskrekket. Er ikke det litt kanniba... jeg mener det minner da vel litt mye...

Det gikk i babbler for meg. Jeg måtte prøve å manøvrere ut av salaten:

— Liker De fisk?

— Jeg lever stort sett på 15 favners dyp, sa hun avmålt. Jeg kan f.eks. vanskelig dyrke tomater.

— Nei, naturligvis, sa jeg beskjemet.

— Dessuten: fisk er *sunt!* Men det finnes ikke annet

ser, sa hun. Jeg svermer for skjesluk, og de frynsene var virkelig bedårende. Jeg har fulgt etter Dem et langt stykke.

Hyggelig jente. Grei og likefram. Pen også. Veldreiet. Blank i haleskjellene, men ellers tørr og lekker. Nydelige tenner. Hun satte dem i fisken igjen og tok en jafs til før hun kastet resten ut til måkene. Så strakte hun armene over hodet — og rapte.

— Unnskyld meg, sa hun. Det er noe med svømmeblæren. Jeg får bestandig kardialgi av lyr. Men hva skal en gjøre når makrellen ikke kommer?

— Vær så god, ta et stykke med geitost, sa jeg. Driker De kaffe?

— Har De ikke litt genever? sa hun.

Jeg så på henne. Utvilksomt en sjømanns brud.

— Eller Jamaica-rom, føyde hun til.

— Dessverre, sa jeg. De skulle ha kommet for en halv time siden. Da hadde jeg fremdeles en halv bayer. Er De gift?

— Nei, sa hun. Vi pleier ikke det. Vi parer oss i solskinnen her på skjærene med skipbrudne sjømenn.

— Må man absolutt være skipbrudde, spurte jeg galant.

hoppe uti og få den til lands igjen. Men hun grep meg i skjorteflaket og holdt.

— Ta det rolig, sa hun. Den kommer tilbake igjen. Hvis De da ikke foretrekker å sitte her på skjæret og lengte Dem i hjel når jeg er forsvunnet.

— Hør her, frøken! sa jeg.

— Frue, rettet hun. Havfrue. Slapp nå av og la oss prate litt hyggelig sammen. Sett på radioen. Jeg liker bakgrunnsmusikk.

Jeg trykket viljeløst på knappen og en stemme kom ut av høyttaleren: «Landsmøtet meiner elles at spørsmålet om ein økonomisk og monetær union innkje enno har fått den avklaring som...» Jeg slukket apparatet og spurte bent ut:

— Hvordan stiller De Dem til EEC?

— Jeg synes det vil være naturlig å avvente forhandlingsresultatene, sa hun diplomatisk. Forresten er jeg bare middels engasjert. Jeg føler ikke at saken egentlig angår meg.

— Det må De ikke si, sa jeg strengt. Enhver fedrelands... æ... fedrevannsinnet frue burde...

— Men jeg er tilhenger av NATO, sa hun hurtig. Jeg deltar i alle flåtemanøvrer som observatør.

Hun løftet seg på halen og venstre albu og buktet seg helt opp i fanget mitt... Eller: er De sjalu?

Solbrun, varm skulder. Velfylte bryster. Bitte små saltkrystaller i huden. Hun var like til å slikke i seg. Hadde det ikke vært for halen...

— Vet De, sa hun, jeg tror ikke De er noen riktig sjømann.

— Jeg innrømmer at jeg har litt vanskelig for å tro på havfruer, sa jeg.

— Jeg er da til å ta og føle på!

— Jeg ser Dem, sa jeg, men jeg tror Dem ikke. Parer Dem, De lissom! Hvordan da, om jeg tør spørre?

— En riktig sjømann ville ha funnet det ut av seg selv, sa hun. Se her da!

Hun lot hendene gli nedover hoftene og strøk av seg fiskehalen som en strømpe. Aai ai, for en kropp! Hun hadde et bitte nusselig smilehull på hver side av stompen.

— Tror De meg nå? sa hun.

— Jeg tror hva som helst, sa jeg botferdig. De lårene kler Dem storartet. Kommer De hit til skjæret hver kveld?

— Bare en gang hvert

UNDINE

slik jeg møtte henne

enn lyr omkring skjæret her.

— Nei, er det ikke merkelig, sa jeg lettet. Enda jeg har prøvd både med svenkepilk og med grønn gumnimark!

— Og en skjesluk på tredje opphenget med røde fryn-

— Det er lett å ordne, sa hun. Se der!

Jeg snudde meg og så at snekken var løsnet i fortøyningen og drev utover den blikkstilte sjøen som om det skulle være frisk fralandsvind. Jeg sprang opp for å

— Observatør! fnyste jeg. De kikker etter gastene. Det er det De gjør. Burde ikke De egentlig holde Dem på dypet og boltre Dem med tritoner og froskemenn?

— Tritoner! blåste hun. Er De overtroisk? Eller...

359. år, sa hun, og jeg må være tilbake før solnedgang. Men hvorfor snakker De hele tiden? De er så nysgjerrig...

— Det er det jeg lever av, sa jeg. Leserne har krav på å få vite... Hvem er det

Støtt våre annonsører —

for de støtter oss



— Jeg fylte 803 år i for-
gårs, sa hun.

— Gratulerer med over-
stått, sa jeg. Men jeg følte
at situasjonen krevet noe
mer:

— De holder Dem for-
bausende godt.

— Syns De, sa hun strå-
lende. Det er fisken. Fisk er
sunt!

— Er det sant at De står
i forhold til Den Flyvende
Hollender?

— Han er Calvinist, sa
hun, så kan De selv tenke
Dem.

— Men Draugen da? sa
jeg.

— Det er min onkel, sa
hun. Hyggelig kar. Litt sær
kanskje. Helt sprø med den
halve båten sin.

— Hvordan er den delt,
sa jeg. På langs eller på
tvers?

— På tvers naturligvis.
Han seiler i bare forskuten
og har problemer med trim-
mingen. Det er derfor han
alltid er våt i baken. Men nå
går solen snart ned!

— De skulle ta på Dem
halen igjen, sa jeg. De kan
bli forkjølet.

— Snu Dem da, sa hun.

Jeg snude meg og spurte:

— Heine har skrevet dikt
om at De fordreier hodet
på skipperne på Rhinen. Er
det riktig?

— Lang fra! svarte hun
bak meg. Det er tante Lore-
lei som gjør det. Den gamle
ferskvannshurpa!

— Hva heter De?

— Undine, naturligvis.

— Undine!

— Ja?

— Ta av deg halen igjen
og kom hit!

Hun svarte ikke. Jeg snud-
de meg. Hun var borte.
Langt ute bak Grå-knattene
gikk solen ned i flammer.
Og i fjæresteinene under
meg lå snekka og skvalpet
som om den hadde vært der
hele tiden.

Finn Bjørn

f.eks. som tar seg av alle de
små dykkerbarna?

— De små lever pelagisk,
sa hun. Forresten har jeg
aldri tatt i en dykker. Hva er
det egentlig De har imot
meg?

— Ingenting personlig, sa

jeg. Men man hører så
mangt. Det påstås at De
synger koloratur og bringer
sjøfolk i ulykken.

— Kaller De det en ulyk-
ke, sa hun.

— De spådde Herr Sin-
clair ille!

— Det gjorde jeg slett ik-
ke. Et velment råd om å
pakke seg hjem igjen. Det
var det hele. Han skulle
hørt på meg.

— Jeg bare spøkte, sa jeg.
Skottetoget var i 1612. Så
gammel er De neppe.

HUSK!
BRUK REFLEKS!

Sikkerhet
på
sjøen

GOD TUR!

17.000 NYE BÅTER SOLGT I 1970



17.000 nye båter ble solgt i fjor ble det opplyst på en pressekonferanse i forbindelse med utstillingen «Sjøen for alle». Antallet blir sikkert ikke mindre i år.

17.000 nye båter betyr også 17.000 nye båtplasser.
HAR VI DEM?

Av referater som innløper fra båtforeninger over hele landet, er havneutvidelser gjennomgangstema.

Overalt meldes det om lange ventelister og om utbyggingplaner og om utvidelser for å avhjelpe mangelen på båtplasser.

Våre båtforeninger er heldigvis ikke seg selv nok, men er seg sitt ansvar bevisst og gjør hva de kan for å hjelpe nye båtvere til en båtplass. Veksten i småbåtflåten har tatt så kraftig de siste årene at det er lite trolig at våre båtforeninger makter oppgaven alene.

Rikignok har bevilgningene av bensinavgiftsmidler økt sterkt de siste årene, men 50%-tilskuddet til havnebygging rekker dessverre ikke til. Tilskuddene må økes, men båtvere selv må nok også finne seg i å betale mer enn de hittil har gjort.

Mange kommuner har forstått problemet og gjør hva de

kan, men mange er dessverre lite interessert i havnebygging, eller mangler penger.

Vi tror Nøtterøy kommune er inne på riktig vei når den nå forlanger at hver båtveier i kommunens havner låner kommunen kr. 1200,— rentefritt til havnebygging.

Å skaffe skikkelige areal, delta i planlegging og, som det så ofte sies, legge forholdene til rette for skikkelige småbåthavner, er alle kystkommuners selvfølgeligelige plikt.

Kongelig Norsk Motorbåt-Forbund har gjennom sin bensinavgiftskomitee arbeidet med større tildelinger av bensinavgiftsmidler, men forbundet må i tiden som kommer nok engasjere seg sterkere i denne sak.

Hva med våre båtprodusenter?

Hvor lenge kan man spy ut tusenvis av båter hvert år, båter som det ikke finnes båtplasser til. Hvor lenge vil folk kjøpe båter som de høyst sannsynlig må finne en plass til hjemme i hagen, om de har noen?

Under utstillingen «Sjøen for alle» sluttet landets detaljforhandlere av båter og motorer seg sammen i en egen bransjeforening, Norges båt- og motorforhandleres forening.

Foreningen vil bl.a. gå inn for et best mulig serviceoppbygg og delta for å fremme sikkerheten til sjøs.

Kanskje det burde være en oppgave for foreningen, sammen med KNMF og våre båtforeninger, også å ta opp havnespørsmål med våre kommunale og statlige myndigheter.

Det må settes større fart i arbeidet med havneanlegg og havneutvidelser, men det må skje snart hvis det ikke skal ende i kaos.

rs.



HØST- JAKTA



Våpen og ammunisjon for små- og storviltjakt og utstyr ellers for jeger og hund, finner De i godt utvalg i vår forretning.

Gå til fagfolk når det gjelder kjøp av våpen og ammunisjon.

ERIKSEN SPORT A.S

TLF. 80349

ORKANGER

TLF. 80349



Orkla sponplater

ORKLA ELITE — fuktbestandig

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

ORKLA FORMICA — badromspanel

SAGA SPON — tekstilbelagt

SPONYL — vinylbelagt

TAKSTOLER — selvbærende

Konstruksjon etter GANG NAIL systemet.



Orkla Skogindustri

ORKANGER
RØROS - SALTEN - KVAM

KURS FOR SMÅBÅTFØRERE

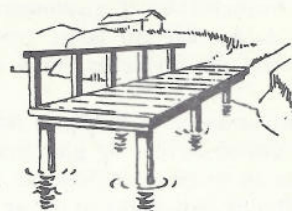
A.O.F-foreningen for Orkdal arrangerer i høst kurs for småbåtførere. Kurset gjennomgår sjøveisreglene, sjømannskap, havnereglement, navigasjon, ansvarsforhold og livredning. Kurset går over 7 kvelder á 3 timer og koster kr.45,-

Påmelding kan skje pr. brev, telefon eller ved personlig henvendelse til en av følgende personer:

Ivar Haug.....Tlf.80573 Orkanger
Jorun W.Asbøll....Tlf.82365 Fannrem
Svein Raanes.....Tlf.82454 Fannrem

Fristen for påmelding er satt til 20. september.

TRYKK- IMPREGNERTE MATERIALER TIL BRYGGER



VELG TREVIRKE SOM VARER

ORKLA
TRE-KONSTRUKSJON
OG -IMPREGNERING A/S
Tlf. 80 550 - 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: Robert Sletvold

Sekretær: Leif Rønning

Materialforv.: Georg Svorkmo

Styremedlem: Bernt Sæther

Styremedlem: Fred Skogås

Varamann: Anders Rønnes

Varamann: Bjørn Skinstad