

NR. 5 — 1972

4. ÅRGANG



A. Todal's
Eftf.

BATFOLKETS FORRETNING

TERNA-NYTT

ORGAN FOR BÅTKLUBBEN TERNA ORKANGER



„En pasiar för utron" Ure i Lofoten



ASKELOADDEN BÅTEN FOR ALLE

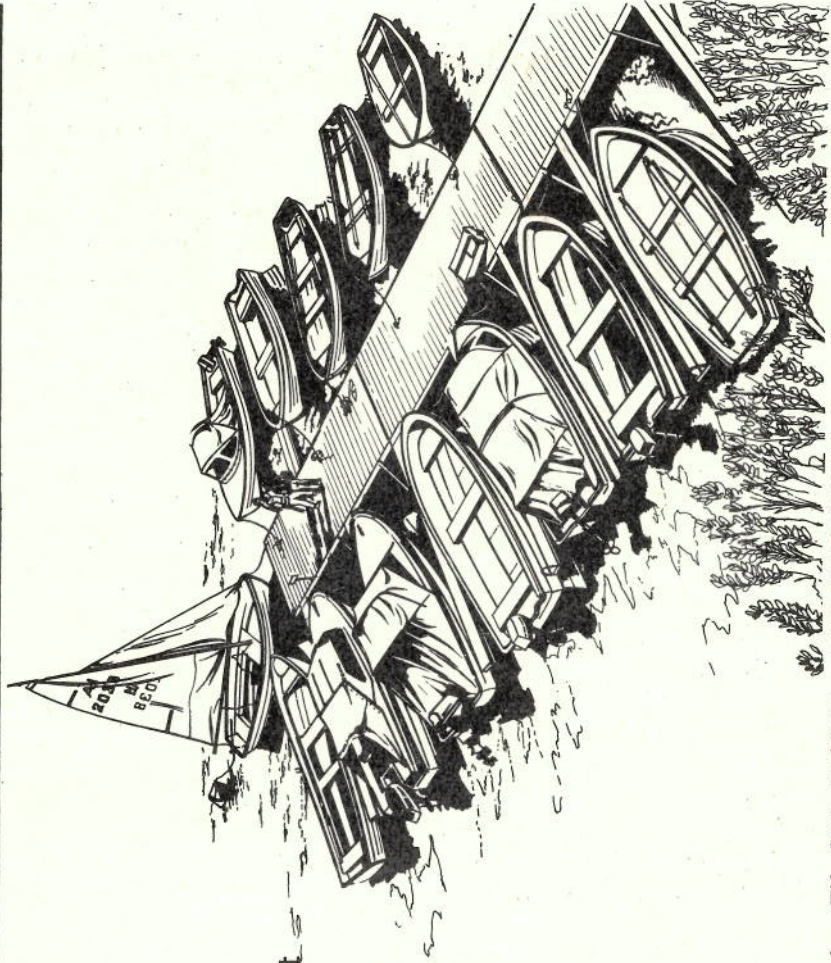
Ikke så rart at flere og flere velger Askeladden - det er den ideelle familiebåt.

De kan velge blant alle modellene som er vist på illustrasjonen - og størrelsene fra 10 til 16½ fot dekker ethvert bruksbehov.

Askeladden - synkefri - stabil - robust - båten for alle.

Samtlige båter godkjent av Det Norske Veritas.

Forhandlere over hele landet.



PRODUSENT:
HENRIK J. ASKVIKS SØNNER

Salgskontor: L. H. BERGE, Sandviksboder 65 A - Tlf. (02) 25 69 30 - 5001 BERGEN

ERIKSEN SPORT A.S

TLF. 80 349

ORKANGER

TLF. 80 349

LITT AV HVERT — LITT AV HVERT

Finsk fabrikk størst i Norden

Når det gjelder småbåtproduksjon raker antagelig en finsk bedrift høyest. Det er Konemuovi Oy i Rimate på den finske vestkysten. Fabrikken har en kapasitet på 6000 båter pr. år, og den skal nå økes til 10 000.

Båtene lages av cycolac ABS-plast som er en blanding av akryl, butan og styren, og dette skal i følge fabrikken absorbere mindre vann enn glassfiberlaminat.

Påbud om septiktank også i småbåten.

Sjefartsdirektoratet har nå under utarbeidelse et forslag som går ut på å forby utslipp av søppel og kloakk i norske farvann. Denne gjelder skip, men det burde også komme regler for småbåter.

I grunnen er det jo ingen hjelp i at reglene for kloakk blir strengere i land, når hvem som helst kan «gjøre det» rett i sjøen. Et forbud om utslipp vil gjøre det dyrere for båteieren, men til gjengjeld behøver en kanskje ikke å være redd for å bade i nabobåtens avfall.

Tyveri av sikkerhet.

I den seinere tid har det foregått tyverier fra skip, trålere og fiskefartøyer. Det er livbåtene det går ut over, og det tyvene er på jakt etter er narkotika. Narkotika som skal brukes i nød og etter forlis.

En uhyre simpel og katastrofal «mote».

«Redaksjonskomité.

På siste sytremøte i båtklubben ble det vedtatt å utvide redaksjonsstaben for TERN-NYTT med tre mann:

Fred Skogås, Thorbjørn Halvorsen og Torbjørn Elverum.

Disse tre skal etter beste evne bistå redaktør Leif Rønning med godt og aktuelt stoff til medlemsbladet.

Det ble i denne forbindelse gitt uttrykk for anerkjennelse overfor det arbeid redaktøren gjør med TERN-NYTT.

Vi har fått et medlemsblad som båtklubben med rette kan være stolt av.

Styret for båtklubben

har vedtatt å sende skriv til endel forsikringsselskaper i forbindelse med utbyggingen av småbåthavna. Likeså skal det tas kontakt med diverse oljeselskaper.

Til forsiden.

Maler og TERN-medlem Ole Hoff er mester for skissen på dette nummers forside.

Under et besøk i Ure i Lofoten festet han mange inntrykk i sin skissebok og «EN PASIAR FØR UTROR» er et av dem.

Båtgalleriet

må dessverre utebli denne gang pga. plassmangel, men vi er tilbake med nye båtbilder i nr. 6/72 av TERN-NYTT som kommer ut omkring 1. september.

Dette er en av de fortøyningsplassene småbåtfolket i Orkdal blir tilbudt idag.

KLUBBSTYRET ORIENTERER

Vi har mottatt svar på vår søknad om overtakelse av tomt til klubbhus/båthus og småbåthavn.

Søknaden ble behandlet i Orkedalsørens Havnestyre 16. mars og følgende vedtak fattet:

«Havnestyret har ikke noe imot at båtklubben TERNA får råderetten over det omsøkte område. Men inntil den nye vedtatte havneutbyggingen er en realitet, mener havnestyret at det nærmeste område på vestre side av nåværende kai bør forbeholdes for eventuelt eget bruk».

Orkdal kommunestyre har gjort følgende, enstemmige vedtak:

«Orkdal kommune gir tilsagn om bortfeste av inntil 80 da. grunn vest for Kommunekaia til utbygging av småbåthavn for befolkningen i Orkdal. Festeren (TERNA) svarer en symbolsk årlig avgift på kr. 1,—.

Når kommunen er blitt eier av det aktuelle areal i sin helhet, fastlegges utparselleringen av bygningsrådet etter samråd med havnestyret og kommunens tekniske konsulent, siv.ing. Asbjørn Myklebust. Partene oppretter festekontrakt som godkjennes av formannskapet når

1) de tekniske planer er utformet i detalj og godkjent av Havnedirektoratet m.v., og

2) det foreligger godkjent plan for finansiering og drift».

I motiveringen for vedtaket heter det:

«Initiativtakerne har som siktemål å utvikle mulighetene for rekreasjon på sjøen for de mange og stadig flere innen kommunen som søker denne form for fritidsaktivitet. En gjennomføring av tiltaket er således sterkt med på å legge de velferdsmessige vilkår for befolkningen i Orkdal best mulig til rette og bidrar til å øke den tiltrekningskraft som er et så viktig ledd i arbeidet med å skape et levedyktig lokalsamfunn. Tiltaket bør ses på som et offentlig anliggende, og det skulle være god grunn for kommunen til å yte denne form for stønad».

Det båtklubben nå kan gjøre er å avvente begivenhetenes gang inntil de nødvendige kontrakter er opprettet og godkjent av de rette instanser. Videre må en avvente detaljplanene for havneanlegget før båtklubben kan få gjort noe.

Provisoriske tiltak i det område som båtklubben har fått tilsagn om bortfeste på er neppe aktuelle.

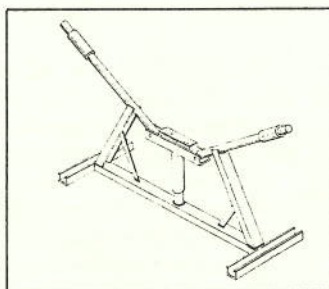
Det som nå skal skje, så snart en eventuell positiv reaksjon foreligger på vår søknad til Havnevesenet om utlegging av flytebrygger, er at disse vil bli plassert slik at i alle fall en liten del av båteierne får plassert sine farkoster.



Fiffig båtbukk fra

KVÆRNER BRUK

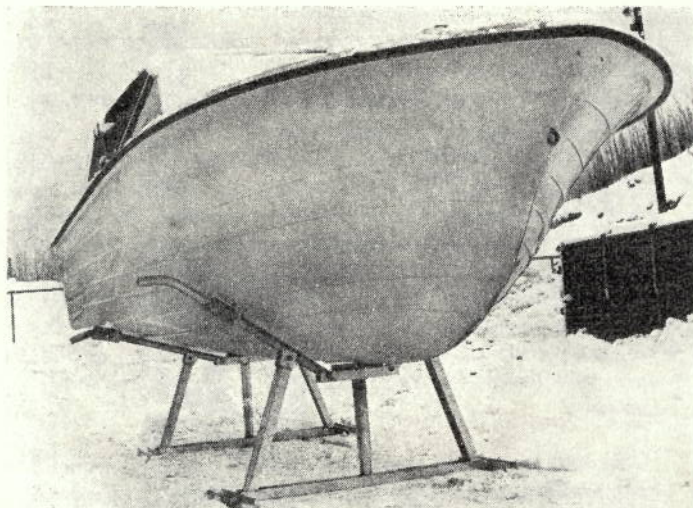
Kværner Brug har kommet med en fiffio båtbukk, beregnet på marinaer og opplagsplasser hvor man har adgang til trucker eller mobilkraner. Bukken er utviklet, egentlig som en utvei til å ved bedriftens tekniske avdeling utnyttet det store spillet av røkkapp ved kjøleavdelingen. Materialet er varmgalvanisert spesialstål. Bukken lages i to versjoner, én for vanlige motorbåter og én for båter med spisse profiler, altså normalt seilbåter. Båten blir stående omtrent halvmeteren over marknivå, hvilket gir brukbare arbeidsmuligheter når båtpussen skal utføres. Foreløpig har man levert endel av bukkene til Oslo og Bærum kommuner, nærmest som prøveeksemplarer, men etterspørselen er raskt stigende. Lisensproduksjon er allerede i gang i Sverige,



Denne skissen viser prinsippet ved den nye bukken. Systemet er mønsterbeskyttet.

og for tiden undersøker bedriften markedsmulighetene i Danmark og Tyskland.

Bukken er selvregulerende, slik at båten finner sitt eget naturlige leie. I standardutførelsen har bukken en bredde ved foten



Slik blir båten stående når den er senket ned på den selvregulerende båtbukken.

på ca. to meter, mens vekten er ca. 35 kg. Prisen pr. bukk ligger på omlag 235 kroner.

Kværner Brug har engasjert seg også i andre deler av lystbåtfeltet, bl.a. med hensyn til bryggeseksjoner for småbåthav-

ner. Her har man kommet fram til fornuftige og praktiske løsninger, forøvrig i samarbeide med Bakelittfabrikken og Høyer-Ellefsen som underleverandører.



GLED DIN KONE
MED BLOMSTER
neste gang du drar
alene på båt-tur

POTTEPLANTER OG AVSKARNE
BLOMSTER I RIKT UTVALG
FINNER DE I VART UTSALG

Orkanger Gartneri

Tlf. 80 348 - Orkanger

vis sjøvett



OM BÅT - MOTOR - JAKT
FISKE OG FRILUFTSLIV

Nik. Konstads Bokhandel
ORKANGER

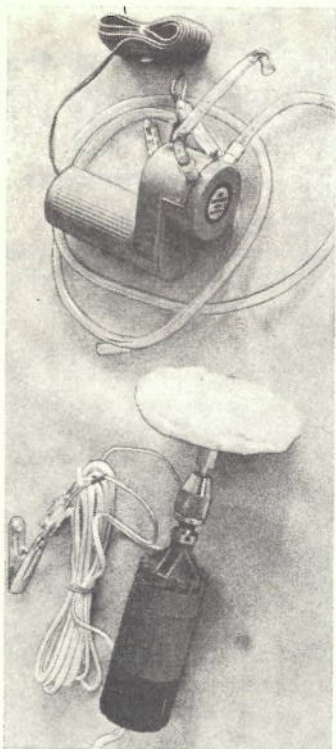
Hvor
fartøy
flyte
kan



AGNAR NÆRVIK

er også Storebrand

Støtt
våre
annonsører!



Elektrisk drill og oljelensepumpe for båt batteriet

□ Folk med innenbordsmotorer vet at det kan være litt av et søl og slit å skifte olje på motoren, hvis man må gjøre det selv og er henvist til å bruke håndpumpe. Gjenstanden øverst er en elektrisk oljelensepumpe, hvilket burde forenkle arbeidet betraktelig. Motoren går på 12 volt, og pumpen kan kobles til batteriet med krokodilleklemmer eller med sigaretttennerkontakt. Fabrikatet er engelsk, og prisen såvidt under 100 kroner.

Nederst en elektrisk drill, også på 12 volt og med samme tilkoblingsalternativer. Grei å ha hvis man skal gjøre ominnredningsarbeider i båten eller utføre båtpuss langt unna vanlige strømtilkoblingsmuligheter. Drillen leveres med poleringsskive og sandpappirondell, og passer dessuten for såvel tre- som metallbor. Noen wattstyrke sto ikke oppgitt på drillen, men motoren er i hvert fall så kraftig at vi ikke greide å stoppe den ved å klemme rundt drillhodet. Lages i Japan, og prisen er snau 160 kroner.

Til ettertanke:

Alle levende vesener i sjøen har sin bestemte livsrytme — fra plankton og opp til de store fisker og hvaler. Det er fra naturens side bestemt hvor på rangstigen de forskjellige fisker har sin plass og hvilke næringsgrunnlag som må være tilstede for at de forskjellige individer skal ha betingelser for å leve. Rent generelt kan man si at de store fanger de mindre. For mange fisker er de forskjellige sildearter et stort næringsgrunnlag. Jordens befolkning henter jo også en stor del av sin næring fra havet, med redskaper tilpasset de forskjellige fangstmåter. Jeg har spesialisert meg på å etterligne den store næringsgruppe som sildene representerer, i og med at jeg har brakt på markedet

"Stingsilda"

Som sluk og pilk har den med sin form og bevegelse på en meget effektiv måte imitert sildens gang i havet. Fangster med Stingsilda har jo også vist fremragende resultater, både i ferskvann og på sjøen. Som illustrasjonen viser, lages den i mange forskjellige størrelser — fra 7 til 700 gr — og i flere farger. Størrelsen tilpasses de forskjellige fiskeforhold.

Stingsilda betraktes nu av mange som den mest effektive sluk og pilk, og den eksporteres til mange steder i verden. De rapporter som kommer inn, tyder på at Stingsilda nu har fått et verdensnavn som den store fanger!

Det er vel lite sannsynlig at De ikke kjenner Stingsilda. I motsatt fall — gjør et forsøk og De vil også bli en av den store masse som lovpriser Stingsilda.



I 35 år har jeg hatt gleden ved å skaffe gode redskaper til yrkesfiskere og sportsfiskere. Håper også De får gleden av å bruke disse.

Med fiskerhilsen

Asbjørn Hørgård

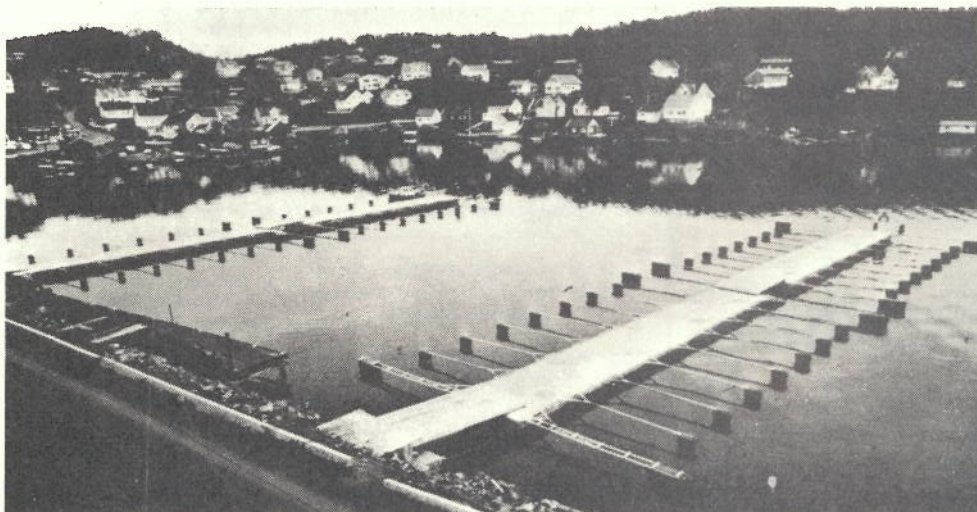
FORHANDLERE I ORKANGER

A. Todal's
Eftf.

DOMUS
ORKLA S-LAG
HOVEDKONTOR TRONDHEIM

Eriksen Sport A.s

Nyheter om utstyr for marinaer og båtforeninger



Fortøyningsbommer:

Akterfortøyningsbom, gangbar, 6 m lang med 250 liters PVC pontong. Leveres normalt uten treverk.

Feste inne ved bryggen er 2 m.

Akterfortøyningsbom, ikke gangbar, 5 m lang med 90 liters PVC pontong.

Feste inne ved bryggen er 1 m.

Type «Universal»

Universal båtbukken er selvlåsende, ved at et rør låses fast i et kanaljern p.g.a. båtens egen tyngde.

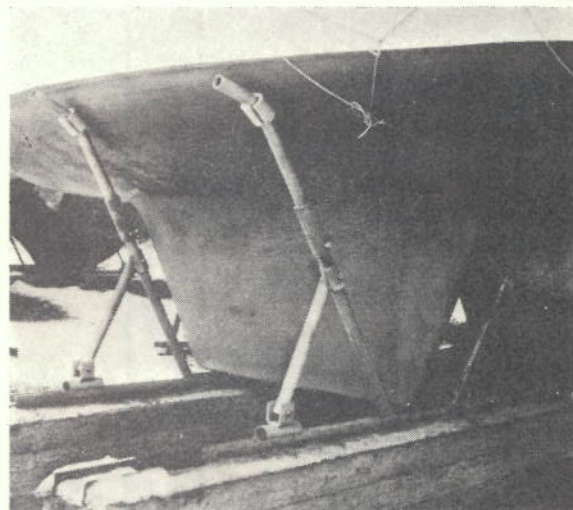
Denne båtbukk har et større virkeområde enn den selvjusterende.

Den er bl.a. særlig godt egnet for seilbåter og båter med tilsvarende spisse profiler. Videre kan den benyttes i forbindelse med diverse trallearrangementer, både på marinaer og i utstillingslokaler.

Under vårpussen kan båten legges over på siden uten vanskeligheter. Båtbukken med de forskjellige deler trenger minimal lagerplass. Total lengde ca. 2 m.

Materialene i båtbukkene er varmgalvanisert spesialstål.

Vekt: Ca. 30 kg.



Type «Selvregulerende»



Den selvregulerende båtbukk er særlig godt egnet for marinaer med truck eller mobilkran til disposisjon for båttransporten.

Ved siden av en hurtig «stabling», får man samtidig plassert båten i en gunstig arbeidshøyde for vårpussen.

Båtbukken er slik konstruert at tyngden av båten blir jevnt fordelt på begge sider av «vippepunktet» (skråarmen). Presset på selve skroget blir derved ubetydelig. Dobbelttrøret i midten gir båten en enkel «låsing» mot eventuelle sidevipp.

Produsent:

KVÆRNER BRUGS KJØLEAVDELING A/S

P. O. BOX 115 - 1301 SANDVIKA - JONGSASVN. 4 - TELEFON (02) 54 49 60 - TELEX 16480 kbn
- TILSLUTTET KVÆRNER KONSERNET -

ASKELOADDEN VEKK FRA GRUEN SUKSESS SOM BÅT

Fra SJØSPORT nr. 5/72



 Hadde alle småbåtene som er bygget i plast ved Henrik J. Askviks Sønner A/S i Hagavik flytt i norsk farvann, ville de utgjort nesten 20 pst. av den innregistrerte norske lystbåtflåte. Stort bedre kan det ikke belyses hvor stor produksjon det tradisjonsrike båtbyggeriet har hatt etter at de i begynnelsen av 60-årene tok i bruk glassfiber, gel-coat og polyester. — Vi var nok kanskje litt skeptiske — det var noe nytt og ganske uprøvd her til lands vi begynte med. Utviklingen har vist at vi satset korrekt, sier båtbygger Otto Askvik — en av de sju brødrene som står bak Sønner A/S.

GODT OVER 20.000

Det er eventyrskikkelsen pr. excellence, Askeladden, som er blitt Hagavik-bedriftens varemerke. I dag markedsføres alle båter under produksjonsbetegnelsen «Askeladden». I alt er det 13 typer fra 16,5 til 10 fot. De båtene som er mest populære og følger mest solgte ligger i 14-fots klassen. Dessverre finnes det ingen sta-

tistikker på landsplanet over hvor store serier båter er blitt produsert i — dette bortsett fra noen få typer. Vi tror imidlertid at «Askeladden» i 14-fots versjonen langt på vei er Norges mest produserte — og de produksjonstallene som ligger bak den ruver nok selv i skandinavisk og europeisk målestokk for landstedsbåter.

«SEILLADDEN»

Noe av det som forundrer mest når produksjonstallene for bedriften blir gjennomgått er hvor mange seilbåter det er blitt laget. «Askeladden» 14—2130 som er typebetegnelsen på en snedden liten farkost som har seilene som hovedfremdriftsmiddel behøver ikke føle seg alene på blåmyra. Innen denne sesongen og dette året er omme — er det produsert nesten 3000 av «seilladden». — Et imponerende tall, sier sekretær Jens Chr. Meinich i Kongelig Norsk Seilforening til «SJØSPORT».

Selvsagt er det produsert seilbåter i langt større serier — den legendariske snipen er forlengst kommet ut i 12.000-tallet med sine seil-

nummer. Men å sammenlikne en snipe og en «Askeladd» ville være som å sammenlikne — nåja! Men la oss trekke sammenlikninger som er relevante. La oss sammenlikne «Askeladden» med den båten som i mange år var største klasse i våre nasjonale regattaer — Oslojolla. Den nådde opp i rundt et halvt tusen før vinden gikk av seilene.

EKSPORTERT SUKSESS

Bortsett fra at Hagavik-bedriften i slutten av 50-årene laget tre vikingskip til United Artists-filmen «The Vikings», var det lystbåter og fiskebåter i tre bedriften var mest kjent for før de begynte med plasten. Da trebåtproduksjonen var på topp, ble det i løpet av ett år — og det dreide seg om typisk sesongarbeid — produsert 87 not- og loddebåter. I uker da produksjonen var på topp kunne man levere opptil tre slike farkoster for uken. — Det var store tall, men selvsagt blir det småtteri mot dagens, sier Otto Askvik.

Ved utgangen av 1971 var det produsert over

19.000 «Askeladder». Den årlige produksjonen er på 3000—3500 båter slik at tallet i år vil komme over 20.000. Brorparten av de båtene som er trillet ut av bedriften i Hagavik seiler i utenlandske farvann.

— Vår eksportandel ligger på fra 65—70 pst., og det viktigste markedet er Sverige. Dette markedet bygget seg meget raskt opp. Med årene er land som Danmark og Finland også kommet sterkt, vi merker en stigende interesse i Vest-Tyskland, og det samme er tilfellet i England, sier Otto Askvik videre.

KONSENTRERT OM SMÅBÅTER

I begynnelsen av 60-årene seriefremstilte Henrik J. Askviks Sønner A/S motorseileren «Troll» i tre. Henimot 100.000 kroner kostet denne båten for 6—7 år siden. I dag leter man forgjeves etter den i byggeriet. Tegningene er tilbake, og man kan også — om man leter godt — finne langt fremskredne planer for «Troll»-produksjon i plast.

— Men foreløpig er disse

Mini Fiskeleksikon



Abbor

(*Perca fluviatilis*)

Maksimal vekt ca. 4 kg.

Abborren har skilte ryggfinner. Ryggen er som oftest mørk grønn, med lysere sider og 5—7 sorte tverrbånd. Kan bli 60 cm. lang. Hannene blir mindre enn hunnene. Finnes i Norge mest på østlandet og langs svenskegrensen. Har sterkt surstoffbehov og står derfor gjerne 2—3 m under overflaten i skogstjern. Om vinteren går den ned til bunnen.

Fisketips: Vanlige fiskeplasser er grunder, dypere sivkanter, partier utenfor fjellrabber m.m. Meitefiske med fast snøre og dupp, er den vanligste form ved åpent vann, og pilkefiske på isen om vinteren. Vil du ta stor abbor, vil vi anbefale å velge en meite-stang av glassfiber med ringer, og en åpen eller lukket haspelsnelle.

Vil du fiske over større områder fra stranden, meiter du med glidedopp.

En lett enhånds haspelstang plus en åpen haspelsnelle eller Abumatic er bra.

Pilkefisket etter abbor krever tynt snøre og små pilker.



Harr

(*Thymallus, thymallus, Linné*)

Maksimalvekt ca. 3,5 kg.

Harren er lett kjennelig på den lange, høye ryggfinnen og sin flate, brede neseant. Blir som regel ca. 30—40 cm.

Harrens yndlingsplass er rolige, klare elver med kaldt vann og sten eller grusbunn.

Fisketips: Harren fisker du best med flue eller ved meite. Du kan også bruke lett haspelutstyr, f.eks. ABU 503—505 og en Suecia 330 stang.

Ved fluefiske bruk enhåndsstang som kaster et snøre i AFTM-klasse 6 eller 7.

Mest effektivt er tørrflue-fiske, da gjelder det å kaste presist. Fluene må gå rett over harrens standplass, da stiger den villig opp mot fluene, selv fra 2—3 meters dyp.

Om våren kan du ta harr på isfiske, enten med en følsom pilkestikke eller med krok, mark og søkke.

MA-sluk: Droppen, Lill-Øringen, Salar og Toby.



Makrell

(*Scomber scombrus*)

Maksimalvekt 2—2½ kg.

Makrellen har en grønn- og blåskimrende rygg med bølgete sorte tverrbånd. Sidene er perlemorsfarget med gult innslag. Vanlig størrelse er fra pir på 20 cm og opp til den større høstmakrellen som går over kiloet i vekt.

Fisketips: Makrellfisket som sport kan begynne i mai-juni og vare ut i september i det sørlige Norge. Ute til sjøs helt til november. Med tanke på makrellens forskjellige oppholdsteder kan man vanskelig anbefale noe bestemt all-round utstyr. Ved havfiske etter makrell fra drivende båt brukes både stang og pilk i ca. samme vekt-klasse som for torskefiske. For spinner- og haspelfiske i skjærgården, er en lettere tohåndsstang det beste, f.eks. Atlantic 422. Slukene bør være lange og smale — eller kastepilker — gjerne sølvfarvet, samt helst opphengere, fluer, streamer eller lyskroker. 0,35 mm snøre er som regel tilstrekkelig.

MA-sluk: Egon, Koster, Krill og Toby.

Askeladden vekk fra - -

planene skrinlagt. Vi har valgt å konsentrere oss om småbåter. Det er på dette feltet vi etter hvert er blitt kjente og sitter med vår viten som plastbåtprodusenter. I fjor var omsetningen oppe i drøye 7 millioner kroner. Vi ligger således i det øverste skiktet blant de middelstore norske lystbåtbyggerier. På bedriften er det 40 mann i arbeid, og på Askvik har vi nettopp bygget et lager på nesten 2 mål. De videre planer går ut på at vi skal flytte produksjonen dit. I lengden blir det for trangt her på Hagavik, sier Otto Askvik.

Det er forresten galt å tro at bedriften bare har tilhold i Hagavik. På Misje — et sted i nærheten — driver 7 mann og støper skrog, og i arkipelet utenfor Hagavik er det nesten ikke et nøst av noen størrelse som ikke huser lagervare. — Til tider kan det være 16—1700 båter på lager, og i det nye lageret kommer vi å få plass

til å stable båtene akkurat som ski, sier Askvik.

EVENTYRMATERIALE

— Tradisjonelle trebåtprodusenter har av og til kritisert platen...

— Det stemmer. Jeg mener imidlertid at platen er et eventyrmateriale, og vi hadde aldri kunnet greidd å produsere båter nok i dag om vi ikke hadde hatt det. Hvilke kjempebedrifter ville man ikke være nødt til å bygge opp om man skulle klart den målsetningen? Selvsagt har også platen sin begrensning, og man må innstille seg på å bygge båter på lager, og i det nye lamaterialet. Etter at Det norske Veritas er kommet inn i bildet med sine typegodkjenninger står såvel produsenter som kjøpere på tryggere grunn, og i løpet av de siste årene har båtproduksjonen gjort enorme fremskritt — ikke minst sikkerhetsmessig. Ta for eksempel en tradisjo-

LES VIDERE NESTE SIDE ►

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



SLIPSNÅL, metall
kr. 23,- pr. stk.



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

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

Bredside mot norske båter i dansk test Men den ene båten var gammel



Dette er den nye With Vito. Full av vann bærer den fint både mann og motor.

Det danske båtmagasinet *Bilen og Båden* bragte i sitt aprilnummer en test over endel mindre joller. To av jollene var norske, og ble gjenstand for hard kritikk, spesielt hva sikkerheten angår. De ble regelrett karakterisert som livsfarlige. Denne karakteristikken refererer seg først og fremst til jollenes manglende oppdriftsevne i vannfylt tilstand.

Den ene av de norske jollene var With Vito. Fra produsenten, Kristiansands Mek. Verksted AS, har Båtliv mottatt en orientering, hvorav det framgår at det danske bladet har testet en brukt båt av gammel modell, en versjon som ikke lenger er i produksjon. Vito'en som lages i dag er helt forskjellig fra den gamle typen. Den nye Vito har en stabilitet og oppdrift av en helt annen kaliber. En voksen person har ingen vansker med å ta seg

opp i båten, selv om den er helt vannfylt og endog utstyrt med en liten påhengsmotor. Den nye Vito er godkjent av Det norske Veritas, noe den gamle modellen ikke var.

KMW opplyser forøvrig at bedriften ikke på noen måte har kommet til samme resultat som det danske bladet hva angår oppdriften i den gamle modellen. Produsenten har fått tilsendt den testede båten fra Danmark, for at man skal kunne finne ut hvilke feil denne båten måtte være beheftet med.

Dog er KMW enig i at de tidligere Vito'er i vannfylt tilstand ikke har en helt tilfredsstillende stabilitet, og eiere av disse jollene vil få gratis tilsendt fra KMW skumfylte poser av plastbelagt nylonduk for plassering i sidene. Dette vil gi båten en meget god stabilitet i vannfylt tilstand, opplyses det. ■

Askeladden vekk fra - -

◀ FORTSETTELSE FRA
FOREGÅENDE SIDE

nell lettått i tre og sammenlikn den med en plastbåt med henblikk på stabilitet. Jeg tror man da vil komme til ganske forbausende resultater, mener Otto Askvik.

BÅTTYPENE

Men la ikke båttypene helt bli glemt — det er nå tross alt de som er hovedrolleinnhavere. Den største båten er på 16,5 fot og tåler en motor på 20 HK. Deretter følger tre 15-fotere, en med hard top, en sportsbåt og en mer fartspreget type. Av 14-foterne er det 7 typer, deretter følger en 12-foting og en 10-foting som het «Askungen» før det skjedde navnbytte.

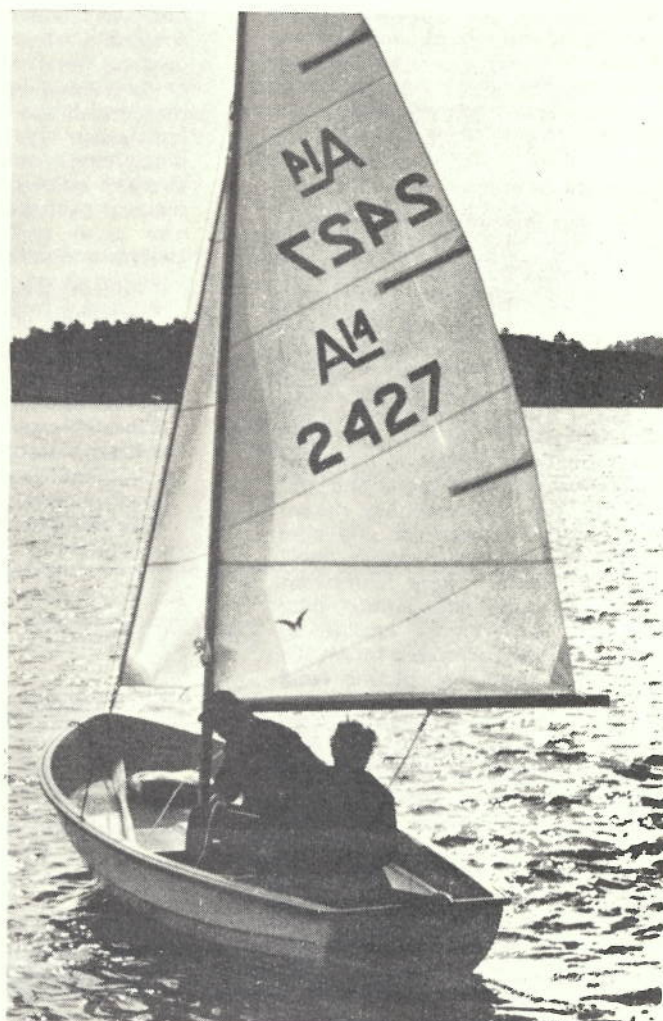
RU YTTERSIDE

— Men dere lager enkelte båter med ru ytterside. Er det godt nok i dag?

— Det er mange kunder som vil ha slike båter. Og det kan jeg forstå. Båter som er i bruk på landsteder — på taresanking og annet arbeid på grunt vann, får ofte skader i den ytre overflaten. Det er lettere å reparere skader i båter som har en ru overflate — og dette er en av grunnene til at vi lager slike båter.

— Er dere ikke redde for at ABS-plasten skal utkonkurrere den glassfiberarmerte polyester?

— Vi, og mange båtbyggere med oss, følger spent utviklingen på ABS-området. Det er alt for tidlig å si noe om hvordan det vil gå og hvilket materiale som vil vinne. Skulle det imidlertid vise seg at det nye materialet har flere fordeler enn det vi arbeider med i dag, kan det nok hende at det blir en forandring, slutter Otto Askvik.



st-trykk

FOTOSATS – OFFSETTRYKKERI

Telefon (074) *80 150 Orkanger

Alt i avislignende trykksaker

Vi drar på fjordtur



FORBEREDELSE

Før vi kaster loss og drar ut på bøljan blå — med ny eller nyoppusset båt — er det litt av hvert vi bør ha tenkt igjennom og undersøkt. Det er ansvarsløst å dra ut — med årer, seil eller motor — hvis man ikke har sikret seg selv, sin båt og sitt mannskap og ikke minst de andre sjøfarende man kommer til å møte.

Forsikring

er ikke like obligatorisk som for bil-eieren, men hvis man ikke er millionær, gjør man klokt i å gardere seg mot det økonomiske ansvar man kan komme ut for ved ferdsel på sjøen. En båteier har ansvar for de skader han kan komme til å påføre andre, og dette ansvaret kan komme opp i 300 000 kroner for hver skadet person og 72 000 for materiell skade. For å dekke seg mot slike forpliktelser, må man tegne ansvarsforsikring. En slik forsikring dekker imidlertid ikke skader på ens eget fartøy ved brann eller andre uhell. Man kan derfor tegne kombinert brann- og ansvarsforsikring, eller den mest omfattende: kasko- og ansvarsforsikring. Premien for en slik forsikring avhenger av båtens verdi og bruk. For en seiljolle som koster 3–4000 kroner, er den omkring 100 kroner, mens det koster ca. 500 kroner å holde en 16–18 fots motor-passbåt fullt forsikret. Man skal være oppmerksom på at båt-eieren er ansvarlig for uhell og skader som oppstår når noen med hans samtykke har lånt og brukt båten. Enda viktigere er det kanskje å inn-skjerpe at den som fører båt når han er påvirket av alkohol, taper retten til forsikringsmessig erstatning.

Sikring og redning

Uhell og ulykker kan inntreffe til vanns som til lands, men har man på forhånd tatt sine forholdsregler, har man iallfall bedre muligheter for å komme fra slike kalamiteter med livet og båten i behold. Hvis båten er i god stand og egnet for den turen man skal bruke den til, og hvis man har nødvendig sikkerhets- og redningsutstyr ombord, gjelder det «bare» å holde hodet klart og handle raskt i prekære situasjoner.

Utstyret må iallfall omfatte følgende:

- x Redningsvester til alle ombord, lett tilgjengelige, ikke fastsurret.
- x Øsekar og pøs (bøtte), eventuelt pumpe.
- xx Båtshake, årer eller padler, gaffler til årene.
- xx Dregg med minst 20 m tau, fangline, livbøye med line.
- xx Lommelykt, fløyte, kniv, fyrstikker, flagg, kart.
- xxx Lanterner, brannslukkingsapparat, kompass, draft, drivanker.
- xxx Reservetank med drivstoff, reservedeler, reserveproviant, førstehjelpstutstyr, nødraketter.

- x — gjelder små båter og korte turer.
- xx — gjelder større båter, motor- og seil-, på dagsturer eller lengre turer, stort sett innskips.
- xxx — gjelder større båter og turer over flere dager eller uten-skips.

Forøvrig bør man tilpasse disse kravene den båten man bruker og de planer man har for bruken av den. En del av utstyret skal man imidler-

tid alltid ha for hånden og i full orden — redningsmateriellet. Er man alene i en liten jolle, bør man ha redningsvest på, om man er aldri så god til å svømme. Og ferdes man på sjøen etter mørkets frembrudd, må man ha så mye lys at man kan se og bli sett, selv om det ikke kreves lanterner på en liten båt.

Registrering

av lystbåter koster ingenting, men er obligatorisk for motor- eller maskin-drevne fartøyer. Man henvender seg til politikammeret (lensmannen) på hjemstedet med oppgave over båtens dimensjoner og produksjons-år og tilsvarende data for motoren.

«Førerkort»

for motorbåt, eller lystfartøy i det hele tatt, er ennå ikke innført. Men i egen og andres interesse bør alle som eier og fører båt, gjennomgå et båtførerkurs, som gir rett til, etter bestått eksamen, å bære et båtførerbevis. Aldersgrensen nedad for slikt bevis er 16 år.

Ferdsel på sjøen

Det kan ofte bli trangt om plassen i mange av fjordarmene våre nå, og skal trafikken til vanns avvikles uten alvorlige uhell og ulykker, må alle båtførere være seg ansvaret bevisst og vise gjensidig hensyn.

Trafikkreglene

på sjøen — sjøveisreglene — er i grunn enklere enn de tilsvarende regler på land. De bygger på de samme hovedprinsipper, men må modifiseres noe fordi man ikke er begrenset til å ferdes på veier og

gater. Dessuten bygger sjøveisreglene på et viktig prinsipp som man ikke har noen parallell til på landjorden: Den sterkere skal vike for den svakere. Det vil si at seilbåter viker for robåter, motorbåter for seilbåter. «Sterk» betyr i denne forbindelse først og fremst «manøvrerbar», og derfor er det visse unntak fra hovedregelen, som f. eks. at man ikke i en liten seilbåt krysser foran en svær tanker og venter at den skal vike. Ellers holder man til høyre for møtende fartøyer, viker for dem som kommer fra høyre, og går forbi til venstre, akkurat som med kjøretøy på land. Staker, merker og fyr viser hvor man kan ferdes trygt og hvor det er grunner og undervannsskjær. Hovedregelen for passering av stakene er enkel og grei: «Rød-øst-sør». Det vil si at man skal gå sør eller øst for en rød stake, og altså nord eller vest for svarte staker. Er det et retningssignal på toppen av staken, peker det mot leden man skal følge (altså ikke mot grunnen). Detaljerte regler og opplysninger om merkene finner man som nevnt i sjøveisreglene, som man bør studere grundig før man legger ut på første gang, og alltid ha med seg i båten.

Fartsgrenser

har man også på sjøen, og dessverre synes det mye mot dem. Særlig har mindre motorbåter vanskelig for å holde moderat fart nær land. Nærmere land enn 50 meter skal man ikke holde større fart enn 5 knop, og det er mye langsommere enn de fleste tror. Denne grensen gjelder også i havneområder på større avstand fra land, f. eks. på Oslos indre havn, og ved offentlige badeplasser som er merket med orangefarvede merkebøyer. Fartsgrense på 15 knop er innført flere steder i trange farvann, og ellers skal man være oppmerksom på skilt og plakater som angir spesielle restriksjoner, bl. a. der dykker- og undervannsarbeider pågår.

Grunnreglene for trafikken til lands bygger på at man skal vise omtanke, hensynsfullhet og varsomhet. Den samme oppfordringen kan man trygt gi alle som skal stikke til sjøs. Og følger man disse regler, får både en selv og andre

Navigare necesse est

— vivere non est necesse, var de gamle sjøfareres stolte motto. Selv om vi nå for tiden neppe vil gå så langt som til å si at det er viktigere å ferdes til sjøs enn å leve, bør alle båteiere vri litt på ordtaket og ha klart for seg at det kan være nødvendig å navigere for å overleve.

Navigasjon betyr altså egentlig sjøfart, men har nå fått den mer spesielle betydning: å finne vei på sjøen. Det kan være lett eller vanskelig, alt etter forholdene og hjelpemidlene. For gjennomsnittsbåtføreren er det bare sjelden nødvendig med mer avanserte metoder eller komplisert utstyr.

Utstyr

Skal vi ferdes på sjøen i ukjent farvann, i mørke eller usiktbart vær, trenger vi først og fremst et *sjøkart* eller *draft*, som det også kalles. Det ligner bare delvis et topografisk landkart, for i båten er vi mindre interessert i terrengformasjonene på kysten enn i terrenget på bunnen under oss. Derfor er bare spesielle fjelltopper, bygninger og annet som kan tjene som siktepunkter, markert på draftet, men til gjengjeld myldrer det av kryss, prikker og tall på sjøen, særlig nær kysten. Disse tallene angir dybden — i meter — ved normal middelvannstand. De øvrige tegnene bør man studere i kartets tegnforklaring, helst før man legger ut. Den norske kyst er nå dekket av en serie spesialkart i ganske stor målestokk. For en tur fra Oslo sydover langs Sørlandskysten trenger man f. eks. 3–4 kart. Hvert kart er ganske stort og trykt på tynn kartong som også kan være impregnert eller plastdekket så det tåler vann. Kartet bør ikke brettes, men rulles opp slik at det ikke sprekker eller skades i brettene. Det er forskjellige typer av kartholdere i handelen. En praktisk type består av to plastrør forbundet med en plate, slik at kartet kan rulles frem og tilbake ut og inn av rørene, og det området man i øyeblikket har bruk for, ligger flatt over platen. Skal man ferdes mye i et bestemt, mindre område, vil det ofte være mest praktisk å skjære ut kart-avsnittet for dette området og ha det i en kartmappe av hendigere format. Men da må man heller ikke

legge utenfor dette området uten å ha andre kart med.

Kompass

trenger man også for enhver form for navigasjon, også enkel kartlesning. I mindre båter greier man seg med et vanlig orienteringskompass som man kan holde i hånden eller feste til dekk eller tofte. Men pass på at det ikke kommer for nær elektriske opplegg eller andre deler som har så stor egenmagnetisme at det påvirker kompasset.

I større båter må man ha et fast montert kompass, helst i såkalt kardansk opphengning som holder kompasset i stø horisontalstilling selv om båten hiver og ruller. For nattseilas er det en fordel at kompasset er belyst, men på kortere turer i mørke greier man seg med en lommelykt.

Nøyaktig navigasjon i åpen sjø, hvor man ikke stadig kan bestemme sin posisjon i forhold til faste punkter og merker, krever kjennskap til fartøyets *fart*. Men bare ganske få småbåter har *logg* eller andre instrumenter til å bestemme hastigheten, og dessuten kommer vind og strøm også med i beregningen. Derfor bør man aldri prøve å basere sin navigasjon på kalkulerende av utseilt distanse etter kurs og fart. Det er rene hell hvis slike beregninger stemmer.

Kartlesing

kombinert med *peiling* av punkter på land er den enkle navigasjonsform som egner seg for allslags småbåter, selv kajaker og rosjakter. Det er ikke vanskeligere å lese et sjøkart enn et landkart, og så slipper man å tenke på om man skal oppover eller nedover bakke eller om man kommer til et vann som man må rundt. Har man kjennskap til orienteringsløp eller turorientering f. eks. på fjellet om vinteren, får man snart taket på kartlesings-navigasjon til sjøs. Peiling med kompasset er også noe man kan innøve på land og som det er viktig å kunne utføre raskt og korrekt, særlig hvis man skal navigere en hurtiggående motorbåt i trangt farvann. Er man alene om jobben, bør man forresten alltid slå ned på farten mens man holder på med kartlesing eller peiling.

GOD TUR!

Sprit og båt går ikke sammen

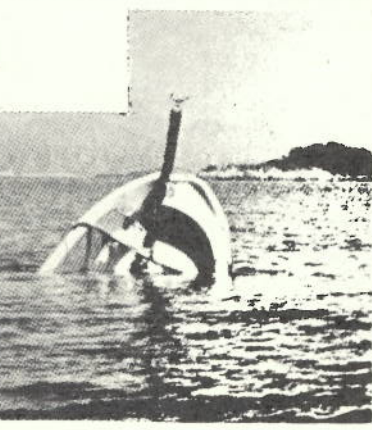


Promille og båtkultur hører ikke sammen. Så heter det i følge sjøveiregel nr. 9. Det synes dessverre endel mot dette budet, noe bildet ovenfor illustrerer med all tydelighet. Føreren av denne båten hadde muligens hørt om sjøveiregel nr. 9, men han brød seg i hvert fall ikke om

den. Det burde han ha gjort. Dermed hadde sikkert ikke ferden endt på denne måten — midt på en solid stake. Båten var dessuten utstyrt med for stor motor, så her får man si at alle ingredienser som skal til for en skjebe-svanger ferd var til stede i rikt monn. Tildragelsen skjedde på Tysnes utenfor

Vestlandet siste høst. Denne gangen gikk det heldigvis uten tap av menneskeliv.

La dette triste synet av en smadret, ny båt, tjene som en advarsel for alle sjøfarende nå som en ny båt-sesong står for døren.



TERNA-JENTENE FESTER



Et glass brus, fru nestformann?



Syn kun i din ungdoms vår!



Plikt-dansen

Lørdag 10. juni holdt Dameklubben sin tradisjonelle fest som markerer at sommeren er kommet. All møtevirksomhet blir lagt på hylla og blir først tatt opp igjen til høsten.

Ca. 30 personer var samlet rundt bordene i Samfunnshuset da Dameklubbens nestformann, Astrid Ebbesen, ønsket vel møtt til fest og brakte en hilsen fra formannen Haldis Sæther som dessverre ikke kunne være til stede.

TERNA-NYTT's redaktør var innbudt til festen, noe han takket for under bespisningen.

Etter å ha satt til livs en bråte snitter, takket Thor Olsen damene for at han og de andre ektemennene fikk anledning til å delta i sammenkomsten. Han var også mann for å takke for maten.

Til en slik sammenkomst hører selvsagt dansen med. Feragen besørget musikken med mer eller mindre vellykket assistanse av enkelte båtklubbmedlemmer.

Vi takker Dameklubben for en hyggelig fest og håper på gjentakelse neste år.

Ling.



Damenes vals!



Uten mat og drikke, duger - - -



En god latter forlenger livet!

GRØFTEN FØR OG NÅ

Rundt omkring 1840 var Grøften den mest benyttede båt-plassen ved Orkdalsfjorden. Der sto de fleste naust og sjøbuer til de som besørget trafikken mellom Øra og Trondheim.

Grøften fylte alle krav til ei god båthamn. Det var greit å komme til og fra ved flo sjø og ferskvannforsyningen var den aller beste. Fra sine skjulte kilder leverte «Troa» det beste drikkevann en kunne tenke seg, og mange er de som også i dag henter vann der.

Også de som kom oppe fra dalen på sine plankeflåter la til i Grøften. Spesielt ved St.-Hanstider var det trangt om brygge-plassen når alt markedsfolket kom.

I Orkanger-boka skildrer O. T. Hogslo det folkeliv som ut-foldet seg når plankeflåtene «tok land» i Grøften på følgende måte:

«Ingen har sett Øra uten at han har vært på Grøftbakken eller nede i Grøften. Her nede var det liv undertiden, kan De tro, og i de nærmeste hus og gårds plasser.

Tenk bare på martnassønden når hele fraktflåten lå ferdig til å fylles. Den ene store plankflåten etter den andre hadde i nattens løp ankret opp og spydd ut sitt innhold av øverbygger, meldalinger, rindalinger — kjerringer, kaller, unger, gutter og jenter — kurver, daller, lauper, tjæretønner m.m.

Det var nemlig utrolig hva en slik plankeflåte kunne bære. Så tar kallene sine kjerringer og guttene sine jenter ombord i storbåten under munter skjemt — Og så tilbakekomsten fra martnan, både sommermartnan og haustmartnan. Ja, jeg sier ikke mer!»



Nå er Grøften blitt en god del forandret. Borte er plankeflåtene og jektene — plastbåter med påhengsmotorer har overtatt plassene, men naustene er der — om ikke akkurat som i gamle dager.

Når «flåten» ligger fortøyd på en stille sommerelv er Grøften et godt besøkt sted. Ikke bare de mest inngrodde Ørabbygg, men også andre, finner veien dit. Her diskuteres alt fra båt og fisk til pensjoner og medlemskap i EEC.

På en søndags formiddag, når sportsfiskerne kommer inn, er såvel innfødte som turister på plass. Er en heldig kan det slenge en fersk torsk eller to.

Har du ikke besøkt Grøften er det ennå ikke for seint. Du har liksom ikke opplevd Orkanger før du har med deg solnedgangen over Rovskollen en varm junikveld, eller har slått av en prat med «oppsitterne» på benken.

Har du først vært der en gang kommer du sikkert tilbake — og velkommen skal du være!

Ling.

CORNER a f e

STEDET HVOR FAMILIEN
MED FORDEL INNTAR SIN
SØNDAGSMIDDAG ETTER
ENDT BATTUR



ITJ FOR Å SKRYT, MEN . . .

En Orkdals-bonde hadde ordnet seg med hushjelp fra Trondheim, og møtte opp på buss-stasjonen med den beste hesten og kjerra — for han ville gjerne gjøre litt inntrykk på byfrøkene.

Da han hadde fått frøkene vel opp i vogna, og hesten la i veg, begynte han å legge ut:

— Det e itj for å skryt, men hæsten og vogna e mi!

Da de kom lenger opp i dalen pekte han på en stor fin gård oppe i lia og sa:

— Det e itj for å skryt, men det store bruket de sjer oppi lia der det e mett!

Litt etter kjørte de over ei bru, og ved elva under brua sto noen gutter og fisket. Bonden stoppet og ropte til guttene om de fikk noe fisk.

— Jau, det ha da vårte litt, svarte guttene.

— E det nå størrels på'n, ville bonden vite.

— Å, dæm e omtreint så stor som dein du har i broka, var svaret.

Bonden smattet på hesten og de kjørte videre. Han var litt brydd over det svaret guttene hadde gitt ham, men etter en stund sa han:

— De e itj for å skryt, men det va itj nå småfesk dæm fekk, gutan!

OPPDAGET NOE?

FEST DET
PÅ FILM
OG MED
KAMERA
FRA



J. Sødahl

TLF. (074) 80 259 - ORKANGER

Litt om John Kolbanussen

Mannen som berget liv på Orkdalsfjorden

At det farvann vi småbåteiere i dag ferdes på har krevd sine offere tenker vi lite på når vi setter kursen utover mot Geitaneset.

I slutten av 1839 mistet 8 mann livet i Orkdalsfjorden. Den eneste som overlevde var John Kolbanussen. Tre måneder etter denne hendelsen var to andre i livsfare på fjorden. John Kolbanussen trosset vær og vind, satte sin småbåt på sjøen og klarte å berge de to på den kandrede båten.

John Kolbanussen døde 6. mars 1902, 86 1/2 år gammel og er gravlagt på Orkangers gamle kirkegård. I dag, over 130 år etter denne bergningsdåden, finner vi en glemt gravplate over hans grav — det er alt som er igjen etter en mann som satte sitt liv på spill for å redde andre som var i nød.

Grunnen til at jeg tar dette fram i vårt medlemsorgan TERNA-NYTT er at jeg er blitt minnet om den innsats Kolbanussen gjorde for sine medmennesker på sjøen. Han var en sjøen mann akkurat som vi og hva er vel mer naturlig enn at vi i båtklubben TERNA tar oss av hans gravplass og ikke lar den forfalle.

Det skal ikke så stor innsats til for å pusse opp gravstedet og å holde det ved like. La denne redningsmannen fra 1839 få et hvilested som han fortjener.

For at vi lettere skal forstå omfanget av John Kolbanussens redningsdåd vil jeg ta med et utsnitt fra Orkanger-boka hvor redaktør Håkon Hoff skriver følgende:

De mest kjente forlisene i vår egen fjord knytter seg til John Kolbanussens navn. Kolbanussen hadde naust og storbåt og drev fiske og frakting, han sto seg godt, men det var ham ikke derfor likegyldig hvordan det gikk andre, og han var en godt ansett mann allerede før følgende begivenhet inntraff: I slutningen av 1839 seilte 9 mann fra Trondheim til Ørkedalsøra. De hadde også med noen varer til en herværende landhandler, så båten var godt lastet, og da de nådde opp i Ørkedalsfjorden, kantret båten. En uberegnelig kastevind hadde slått den ned. Varene gikk til bunns, men de som var ombord kom seg opp på hvelvet og ropte på hjelp. Været vart hardere, kulde og anstrengelser mattet etterhånden ut de skibbrudne, og det var ikke mye igjen av kreftene da der viste seg en båt med to mann som styrte mot dem.

Synet av mennesker og håpet om redning, gav de utmattede på hvelvet fornyede krefter og lot dem betrakte faren som halvt overstått. De to menn kvalte imidlertid — heter det i en samtidig skildring — menneskekjærligheten i sitt bryst og tilsidesatte den for elendig gjerrighet og ussel frykt. De seilte de ulykkelige forbi, få favner fa dem og uten å røres av deres nød-rop, skjønt været ikke var hardere enn at de uten fare for eget liv kunne ha reddet dem, hvis de ville ha ofret den last de hadde inne, som besto av et par favner bjørkeved. Det er lett å tenke seg den følelse som overvældet de forkomne, halvdøde mennesker, da de så plutselig så et oppdukkende håp slukt. De små krefter de forlatte enno hadde tilbake svant hurtig, og etterhånden forsvant de alle i den opprørte sjø — alle på én nær. Denne ene, som vart berget i land ved Halsen på Geitastrand, het John Kolbanussen.

Omtrent tre måneder etter denne begivenhet skulle det i sannhet vise seg at skjebnens veger kan være forunderlige. Da sto John en dag på mælen. Været var usedvanlig hardt og stormende, og ingen fisker ville våge seg ut på fjorden. Men

John fulgte med spent oppmerksomhet en båt som han dro kjensel på, og han visste hvem som var ombord — de samme to menn som i hans farligste time hadde forlatt ham. Han var vitne til at båten kantret og at de to menn måtte søke redning på hvelvet. Var det en straff for syndere og en prøve for et stakkars menneskehjerte? John gav seg ikke tid til å reflektere over det, han sprang til båten sin og fikk den med egne krefter på vatnet, trosset med livet på spill, storm og brenning for å redde to mennesker som sjøl hadde undlatt å redde ham — og klarte det.

Det er i år 70 år siden John Kolbanussen døde og jeg vil i denne forbindelse rette en henstilling til de som vil være med å gjøre en innsats på hans gravsted om å melde seg til undertegnede.

De økonomiske omkostninger ved tiltaket får vi komme tilbake til ved en seinere anledning.

Red.

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

= grunnen

Stabil som dampbåter

Fra SJØSPORT nr 4/72

«Silver-Viking» representerer et nytt innslag i den etter hvert store flåten av norskproduserte landstedbåter. Prismessig ligger denne 15-foteren meget godt an — det samme kan sies om det rent kvalitetsmessige. Men hva kunne ikke denne båten ha vært om produsenten bare hadde prøvd den litt grundigere før han sendte den ut på markedet? Vi stiller dette spørsmålet, og vi håper produsenten vil gjøre det samme. Blant norske landstedbåter må man si at «Silver-Viking» allerede fremhever seg, men det er trist å se at så mye til båt er gått tapt. Om man skjønner den formuleringen. Hvis ikke skal vi utdype den nærmere: Med noen få og små forandringer blir denne «Vikingen» en riktig jomsviking, en båt det står et friskt sjøgufts av.



«Silver-Viking» har en stabilitet som en oseandamper — og selv om to mann forsøker å gjøre alle mulige krumspring, er det ikke mulig å få vann over ripen på båten. Vi har sjelden testet en landstedsbåt med denne grad av stabilitet. Grunnen til dette synes i første rekke å være den store drektigheten i forskipet. — Bunnfasongen er nemlig heller konvensjonell.

Her melder det seg allerede et spørsmål: Burde ikke noe av den voldsomme stabiliteten vært ofret til fordel for bedre fartsegenskaper?

Selv om formene nå er støpt, er det ingen vanskelig oppgave å ta litt av forskipet og legge litt på bak slik at båten yter motorene som settes på en større rettferdighet.

Vi kan her nevne en del av det som skjedde under fartsmålingene. På full fart med en 6 HK Johnson gjorde båten i medvind og medstrøm en fart på rundt 7 knop. Motsatt vei var farten nede i 6.2 knop. Om vi senket turtallet på motoren med 1/4 merket vi så å si ingen fartsendring. (Dette kan være en vekker for dem,



SILVER VIKING
6414 RAKNES Telefoner: Fabrikken, Raknes nr.13
Salgssjefen personlig, Midsund 37a

Eneforhandler i Orkanger:

A. Todal's
Eftf.

Telefon 80 278
ORKANGER

som alltid kjører sine påhengere med full pinne). Det var hele tiden to mann ombord i båten.

Når bare styrmannen var igjen, ble farten målt til henholdsvis 6.9 og 5.8 knop! Disse målingene alene gir bud om at det kan være grunn til å endre på konstruksjonen. En helt ut riktig konstruert båt bør gjøre størst fart når det er minst vekt ombord — etter vår mening gjelder denne regel.

STØRRE MOTOR

Været var ikke ekstremt hardt den dagen båten ble prøvet, så man kan ikke gi dette skylden for de noe snurrige fartsmålingene. Rett nok var vinden frisk, men ikke friskere enn at en båt som er konstruert for den bruk «Silver-Viking» kommer bort i, må tåle de bølgeene den setter opp. Derfor tror vi at en større motor er å anbefale. For moro skyld prøvde vi en 20 HK, men det var alt for mye. Båten satte seg og farten kom neppe opp i mer enn 13—14 knop. Farlig oppførte ikke båten seg, men 20 HK var dog alt for mye. Vi skulle tro at båten — slik den er i dag — maksimalt bør ha en motor på rundt 9—10 HK. Det vi gi den en marsjfart på 10—12 knop og den vil gå bra og trygt.

Vi føler oss på den annen side overbevist om at man med de små endringene vi har advisert vil kunne bruke noe større motorer og at båten vil kunne presses opp atskillige knop. Og endringene vil ikke gå ut over sjøverdigheten på båten — det er her bare snakk om å ta litt av overflødigshornet. — Vel forlanger Veritas at båten



skal holde hundreårsbølgen, men i dette tilfellet tror vi produsenten har en ganske annen bølge for øyet.

Og det vil selvsagt også styrke salgsopplegget at man får en mer fleksibel båt — en båt som har et bruksområde rent motormessig som spenner over motorer fra for eksempel 4—15 HK.

SOLID ARBEID

Arbeidet på båten er solid og tiltalende. De fleste «nykommere» har sett verre ut enn denne i sitt premiereår på markedet. Den ytre finish er akseptabel og arbeidet innvendig er holdbart. Noen småting er det også her. Akterspeilet er blitt litt for tykt, med den følgen at festebraketten på enkelte motorer blir for små i krefte. Dette har man nå rettet på, og akterspeilet har fått mer normale dimensjoner. For å øke soliditeten er det lagt på en plate i rustfritt stål. Burde ikke man forsynt denne med en «karm» slik at man unngår at motoren

hopper av? Det er ikke lett å feste en påhenger på nakent stål og glassfiberarmert plast.

BUNNPROPP

«Vikingen» er for sikkerhets skyld forsynt med en bunnpropp. Vi må spørre hvorfor, til tross for at vi vet at produsenten vil svare at proppen er der fordi man lett skal tømme båten for vann når den trekkes på land. Vi ville ha foretrukket at kjølsvinet ble støpt igjen, slik at man fikk lik høyde på dørken hele veien. Deretter var det bare å bore et hull i akterspeilet og forsyne det med en selvlsener. Det er en langt mer akseptabel løsning.

GOD Plass

Under aktertoften i båten er det god plass. Så god plass at man kan plassere bensintanken der. Også i denne anledning en mindre detalj: Bor et hull gjennom toften slik at det blir mulig

å føre bensinslangen fra tanken og opp. Å ha bensintanken stående mellom toftene, hvilket man må i dag, er ingen god løsning. Det burde egentlig ikke være lovlig med bensintanker som ikke har fast plass i båter. (Dette gjelder selvsagt generelt for båter — og ikke for «Viking» spesielt).

KONKLUSJON

Tiden er inne til å konkludere: Silver-Viking er en bra båt. Men den kan bli enda bedre. Og derfor håper vi at produsenten ikke oppfatter vår kritikk som sur.

Med små endringer blir «Silver-Viking» utvilsomt en av de beste landstedbåtene som noensinne er sjøsatt i Norge, og klarer produsenten å holde dagens pris, er den meget konkurransedyktig. Selv som båten foreligger i dag vil vi kalle den et godt kjøp. Den tilfredstiller alle vesentlige krav til en landstedbåt. Og det er såvisst ingen grunn til å dra dens sikkerhet i tvil.

SILVER VIKING

—familiebåten i særklasse

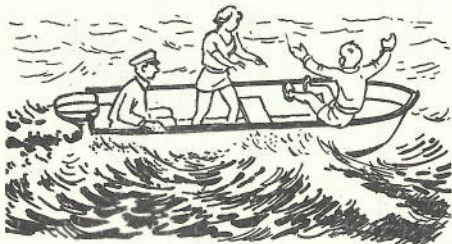
Sjømannsskap

En liten båt har krappe bevegelser i sjøgang og reagerer meget hurtig på vektforstyrrelser, f. eks. ved at noen reiser seg.

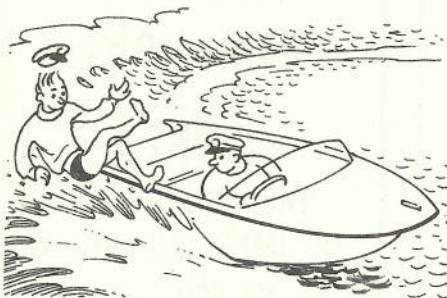
Faren for å falle over bord må derfor sies å være meget stor.

Det kan være mange årsaker til at folk faller over bord. F. eks. kan startesnoren til påhengsmotoren ryke og vedkommende mister dermed balansen.

Det kan være mørkt og glatt under fortøyning osv.



En hurtiggående passbåt som foretar en skarp kursforandring kan rett og slett slenge folk ut av båten.



Det er derfor meget viktig som nevnt tidligere at alle sitter i båten og at barn og andre som ikke er svømmedyktige er iført redningsvest med Varefakta.

På åpne halvdekk må det være muligheter til å holde seg fast.

Videre bør det være en nestkommanderende ombord som i nødsfall kan manøvrere båten dersom skipperen, «han far sjø», skulle falle over bord.



ABONNER PÅ „SJØSPORT“

Abonnement kan bestilles gjennom alle landets postkontorer

A.s Sjøsport — Postboks 576 — 5001 Bergen

Orkla sponplater

ORKLA ELITE — fuktbestandig

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

ORKLA FORMICA — baderomspanel

SAGA SPON — tekstilbelagt

SPONYL — vinylbelagt

TAKSTOLER — selvbærende

Konstruksjon etter GANG NAIL systemet.



Orkla Skogindustri

ORKANGER
RØROS - SALTEN - KVAM



Flere småbåteiere fra Nebben og oppover Orkla har bedt oss henstille til de som har planende båter med store motorer om å slå av på farten når de passerer båter som ligger i fjæra.

Bølgene fra planende båter kan gjøre skade på andre farkoster og motorer. Eksempelvis kan nevnes at forleden var en av båteierne i Grøften nær ved å miste motoren sin på elva da bølgene fra en forbipasserende båt skyllet mot akterspeilet på hans egen båt mens han var i ferd med å feste påhengsmotoren på båten oppe i fjæra.

God kaffe-ferie: Konkurranse om sjøvett og trafikk-regler

Behovet for sjø- og landevett øker proporsjonalt med ferietrafikken, og det er derfor et prisverdig reklametiltak en av våre store kaffeleverandører har satt i verk i og med en konkurranse som setter kunnskaper om veiskilt, sjøregler o.l. på prøve.

Folderen fåes hos 4-5.000 kjøpmenn over hele landet, og er utarbeidet i samarbeid med Trygg Trafikk og Sjøvett-kampanjen som sikkert tar imot slik støtte med glede.

Folderen inneholder 18 spørsmål med 9 av hver på sjø og landtrafikk, og det er vel spesielt å merke seg at man også mynter opplegget på båtfolket.

Noen av spørsmålene er tydelig mindre alvorlig ment, mens andre kan være nokså kinkige. Men forsøk å besvar alle, så kanskje De blir sittende igjen med campingvogn, båt, kokeapparater eller litt luksuskaffe i form av premier.



Drivende plast – dødsfeller for småbåter.

Listaffjorden klokken 8 om morgenen den 10. oktober 1970.

Kuling på land, grov sjø. En 34 fots fiskebåt ligger i drift inn mot strendene. Den tårner mot et skjær og synker. Det er to mann om bord, far og sønn.

Sønnen greier å svømme til land gjennom brenningene, men faren blir liggende på det overspylte skjæret i halvannen time før han blir reddet av et redningshelikopter fra Forus.

Et fiskefartøy til en verdi av ca. hundre tusen kroner tapt, to menneskers liv satt i fare. Grunnen? Et drivende plastflak hadde viklet seg inn i propellen – et lite eksempel på hva ansvarsløse menneskers dumpingsmentalitet kan føre til.

Plastemballasje av alle slag flommer inn over våre kyster i sterkere grad år for år. De får strendene til å se ut som søppeldynger og utgjør en fare for småbåttrafikken. Selv en bærepose er nok til å sperre propellen på en middelstor motorbåt. Eksempelet ved Lista er ikke noe enestående, selv om det er blant de mer dramatiske.

Mye av det som ligger i drift, kommer fra utlandet og fra skipsarten. Men før vi retter pekefingeren ut mot horisonten – la oss feie for vår egen dør! Brorparten av det som ligger og flyter, har norske firmanavn.

Kjøpmannens bærepose er uhyre praktisk til å bære varer hjem i. Men deretter skal den i søppelkasse og forbrenningsovn.

Dump ikke plast i sjøen. Du kan få den igjen. I din egen motorbåtpropell.

TRYKK- IMPREGNERTE MATERIALER TIL SJØBODER OG NAUST



VELG TREVIRKE SOM VARER

ORKLA TRE-KONSTRUKSJON OG -IMPREGNERING A/S

Tlf. 80 550 - Orkanger

Lesergaver til TERNA-NYTT

Summen av lesernes pengegaver til TERNA-NYTT er nå kommet opp i kr. 1050,—.

Denne gang takker vi for gaver fra:

ELSHAUG, REIDAR	kr. 10,—
OLSEN, ULRIK	» 10,—
SÆTHER, KARE K.	» 10,—

I dette nummer	kr. 30,—
Tidligere innkommet	» 1020,—

Tilsammen for 1972	kr. 1050,—
--------------------------	------------



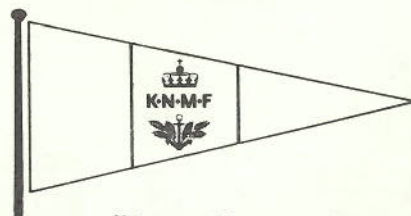
Velkommen til spesialforretningen

EDV. SOLIGÅRD

Elektrisk installasjons- og utstysforretning

EFFEKTER FRA K.N.M.F.

VIMPLER,
trykket i grønt, rødt, »gull» og sort.



»bomull»	40 cm kr. 25,- pr. stk.
»bomull»	60 cm kr. 40,- pr. stk.
»Finn Marin»	80 cm kr. 180,- pr. stk.



**VEVET MERKE FOR
BÅTDRESSEN**

omsydd, montert på lerrets bunn
kr. 6,- pr. stk.
umontert kr. 3,- pr. stk.

en tanke til ettertanke

VÅRE SJØSPORTERE INVESTERER ÅRLIG
FOR ET BELØP SOM ER STØRRE ENN DET
NORSKE TOLLBUDSJETT — — —



SJØSPORTERNE I NORGE REPRESENTERER ET BETYDELIG, KJØPEKRAFTIG OG STABILT MARKED. NÅR DE FRAM TIL DETTE MARKED MED DERES PRODUKTER PÅ EN TILFREDSSTILLENDE MÅTE?

HVIS IKKE — BØR DE DRA NYTTE AV DEN DIREKTE KONTAKT VART BLAD FOR BÅTFOLK KAN GI.

ANNONSER I VART MEDIUM VIL SELGE DERES VARER EFFEKTIVT OG RIMELIG. FOR Å ØKE DERES SALG — TA KONTAKT MED

Annonsepriser:

18 øre pr. mm pr. spalte

1/4 side kr. 140,—

1/2 side kr. 70,—

1/3 side kr. 47,—

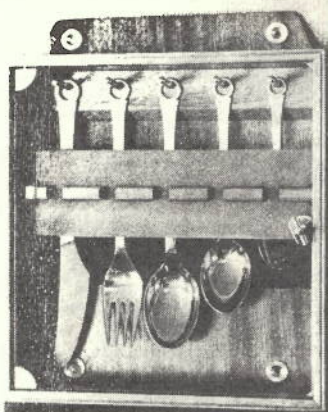
1/4 side kr. 35,—

TERNA-NYTT

Båtklubben TERNA, 7300 Orkanger

Redaktør: LEIF RØNNING,
Geilan 6,
7300 ORKANGER

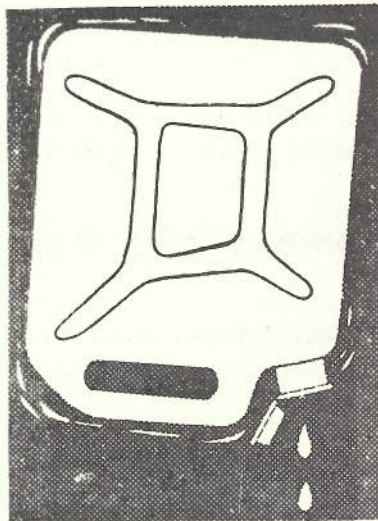
Det lønner seg å annonsere i TERNA-NYTT!



Orden på bestikket

□ Vil man ha orden på bestikket ombord, kan man for eksempel anskaffe seg denne monteringen i glass og mahogni. Alderles utsøkt kvalitet, men det preges dessverre også prisen av. Bestikket består av kniv, gaffel, skje, dessertskje og teskje og er i rustfritt stål. Med seks av hver ligger prisen på 470 kroner. Beregnet til å henge opp på skottet. Produsent er Frigast, Danmark. ■

Tom tank?



kom til
Mobil

A/S Mobil-Service
ORKANGER

Åpne småbåter



Sørøstlandsbåten

Sørøstlandsbåten

bygges i størrelser fra ca. 14 til 18 fot. På Østlandet kalles den ofte for en rosjekke, på Sørlandet for en rosnekkje. Sørøstlandsbåten er tyngre bygd enn nordlands- og vestlandsbåtene med rundere stevner, større bredde, flere men smalere bordganger og noe høyere fribord. Utforming og konstruksjon har på samme måte som vestlandsbåten sannsynligvis sin opprinnelse i vikingetidens lettåter. Sørøstlandsbåten er klinkbygget.

- Sjødyktigheten er meget god, og båtene har god kursstabilitet.
- Manøvreringsevnen er god.
- Lasteevnen er noe bedre enn vestlands- og nordlandsbåten, p.g.a. det noe høyere fribordet og fyldigere skroget.
- Stabiliteten er god og gjør båtene godt egnet både til fiske og bading.
- Båtene kan godt seiles, men har kanskje ikke like gode seilegenskaper som nordlands- eller

vestlandsbåten. De benyttes mye med spriseil og fokk.

● Båtene er noe tyngre å ro enn de to tidligere nevnte typene p.g.a. sin noe solidere konstruksjon og større bredde og fribord. De leveres tradisjonelt med tolleganger. Ved en mindre tilpasning av akterstevnen er det forholdsvis enkelt å montere innenbordsmotor i disse båtene. De kan selvfølgelig også brukes med utenbordsmotor montert på passende beslag.

● For å unngå at de skjærer ut under sleping må også disse båtene trimmes ned akterut.

● Vedlikeholds- og reparasjonsmulighetene er som vanlig for klinkbyggede trebåter.

● Båtene kan transporteres med tilhenger til vanlig personbil.

Konklusjonen er: Også disse båtene er best egnet til kortere (bade- eller fiske-) turer innenskjærs. Båtene har kanskje ikke fullt så elegante linjer som vestlands- eller nordlandsbåten. De er imidlertid et godt uttrykk for norsk sjømanns- og båtbyggerfaring og vil passe godt inn i ethvert sjømiljø.

FØLG MED
på det lokale plan
med
den nye

ORKLA
POSTEN

Ryktene tvinger meg til å lage dårligere båter!

Dette uttaler disponent Per Lillebostad i Molde Båtservice A/S i et intervju i båttidsskriftet BÅTLIV.

De som har fulgt med i TV vil ha sett den store oppmerksomhet båten Mørebass er blitt viet i programposten «I søkelyset».

Lillebostad sier videre til BÅTLIV:

— Av en eller annen uforklarlig grunn har det oppstått et rykte om at polyurethanskum som fylles som oppdriftsmiddel i mellomrommet i såkalte dobbeltskrogbåter kan sprengte i stykker eller på annen måte ødelegge selve skrogglaminatet. I all beskjedenhet må det kunne sies at Molde Båtservice A/S har vært landets fremste eksponent for denne byggemetoden. Siden vi begynte med dobbeltskrogbåter i 1970 har vi laget flere tusen av dem, men ikke i et eneste tilfelle har vi kunnet spore eventuelle skader tilbake til metoden med plastskum i mellomrommet mellom de to skrogdelene. Tvert om, vi er av den klare oppfatning at skummingen byr på en rekke fordeler, ikke minst av sikkerhetsmessig karakter.

Imidlertid, nå har rykteflommen nådd et slikt stadium at vi rett og slett overveier å sløyfe alt som heter plastskum, vel vitende om at vi derved sender fra oss båter som er kvalitetsmessig redusert.

Vi har simpelthen ingen annen utvei, dersom det båtkjøpende publikum ikke kan innse hvilke fordeler det innebærer med plastskum i dobbeltskrogbåter, sier Lillebostad.

TERNA-NYTT's red. vil for egen del si at han ikke er i tvil om den nevnte båts oppdriftsegenskaper etter å ha sett programmene i TV. En Mørebass med hull i bunnen ble satt på sjøen, fylt med vann og oppløst med sju personer. Ikke bare det at den fløt overbeviste oss, men den gikk også for egen maskin.

TERNA-røster

Hvor var dere jenter?

Jeg kunne i «Sør-Trøndelag» av 20/6 lese om alle de dyktige damene som hjalp Orkanger Musikkorps under kretsstevnet i Idrettsparken, men jeg savnet Dameklubben TERNA i denne opprømsingen.

Ikke annet enn jeg vet skulle også dere være til stede. Hvorfor gjemme seg bort når pressen kommer på besøk? Er dere for blyge til å tre fram for offentligheten? Eller kanskje dere ikke var der i det hele tatt?

Ja, hva vet jeg — jeg er bare en av de mange som leser lokalpressen og går ut fra at det som står der er riktig.

Leif Rønning.

TIL SALGS

14 fots passbåt (Silver Viking) med 5 HK CRESCENT påhengsmotor, samt båttrailer selges sammen for

KR. 6000,—

A. Todal's
Eftf.



SØKER DE
STEDET
SOM
GIR
MEST
FOR
PENGENE?

Vel møtt i **HJØRNET**
O. Henriksen

TLF. 80 673 — ORKANGER

DYPFRYST ØRRET

Av en kjent sportsfisker hørte vi forleden denne historien: Under isfiske på Ytre Bangsjø vinteren 1964 lå vi tre kamerater i en gammel skogstue. Det var 20 grader kaldt og sterk østavind, så når vi fikk fisken opp av hullet vi hadde i isen ble den dypfrys med det samme.

Vi fikk 10 fisker første kvelden og la dem i en balje da vi kom inn i skogstua.

Vi fyrte godt i ovnen med furugadd så det ble snart godt og varmt inne i skogstua. Det var som sagt ei gammel stue, av dem som var bygget av rund-tømmer med mose mellom hvert tømmer-omfar.

Som du kanskje vet, og selv muligens har erfaring for, er dette et godt sted å overvintre for fluer og mytt.

Vi tre fiskere spiste godt og tok oss en liten kaffe-dokter, og la på godt med ved i ovnen og la oss til å sove. Ut på natta våknet jeg med noen rare plask inne i skogstua. Jeg snudde meg for å prøve å sove videre, men de rare plaskene ga seg ikke.

Jeg sto da opp for å undersøke hva det kunne være, og samtidig skulle jeg slukke lampa — det hadde vi glemt da vi la oss.

Det viste seg nå at på grunn av varmen hadde fluene livnet opp og for og flaug og surret i stua, og fiskene i blajen hadde kviknet til liv igjen og drev og vaket for å ta fluene!!

Suksess for

“OPPBLÅSBARA”



Folk som har greie på det, mener bestemt at det blir det den «oppblåsbare», ikke akkurat Barbara, men båt, som kommer til å frese på sjøen sommerstid. Det er alt solgt en mengde oppblåsbare båter både hjemme og ute, og etter båtutstillingene hittil i år å dømme, blir ikke salget noe mindre i år.

Det er feilaktig å kalle

det gummibåter, denne typen kan man kjøre på land med. Og i og med at de oppblåsbare mer og mer får en likhet med vanlig båt, kan en snart hekte på det det skal være av motor. Nok til vannskikjøring og nok til en temmelig fresk fart.

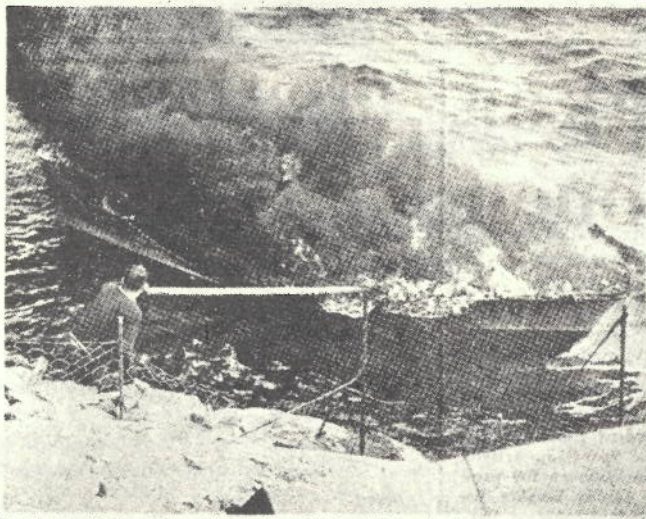
Prisen? Temmelig høy, dessverre — i hvert fall for de av noe kvalitet. Men sjødyktigheten er i orden. ■

Også plastbåter er brannfarlige

Fra SjøSPORT nr. 10/71

Plastbåter like brannfarlige som trebåter

Passbåt brent til totalvrak på Skare



Fassbåten sto i full fyr på et øyeblikk, og det utviklet seg tett, svart røyk.

En 22 fot passbåt med en 100 HK påhengsmotor ble brent til totalt vrak i Laksevig i går middag. Eieren var nettopp kommet til land da han oppdaga begynt å brenne like bak ham i båten. Han forsøkte å slukkeilden, først med vann og deretter ved å legge jakken over for å kvele den, men på et øyeblikk omspent av flammer.

Laksevåg brannvesen rykket ut kl. 13.41, men hadde ingen mulighet til å hindre at båten brant opp. Plasten brente raskt, og det var allerede da brannen begynte. Hadde båten funnet seg ute på sjøen, ville eneste mulighet vært å overbord, og da kunne stått om livet.



Et par plastbåtbranner i Bergens-distriktet har vi hatt anledning til å studere inngående. Det ble til å begynne med en liten antenning. Plutselig flammene det opp — plasten brant med eksplosiv fart og det var så å si ikke mulig å slukke. I løpet av kort tid var båtene overtent og å redde dem var ikke mulig. Eierne måtte se å komme seg vekk så raskt råd var — hvis ikke ville det gått galt med dem også. I det ene tilfellet ble det forsøkt med brannslukker, men det var som å skvette vann på gåsa — brannen ble bare mer hissig.

HVORFOR

Det er ingen kunst å forklare hvorfor plast brenner. Det kommer av at plast hovedsakelig er bygget opp av kullvannstoff-forbindelser. Og det er som kjent ikke det man helst bør stik-

ke en fyrstikk bort i. På grunn av den kjemiske sammensetningen vil plast brenne omtrent som tørt tre. Når det gjelder brannfare kan altså plastbåten og trebåten ta hverandre i stevnen!

— Det er klart at mange branner får et ekstra dramatisk forløp fordi det ved båtbranner så å si alltid siver ut drivstoff ganske raskt. Og dermed blir brannen eksplosiv. Jeg har sett plast brenne, og noe **farligere** enn tre er ikke materialet, sier ingeniør Holter til vårt blad.

STRUTSEPOLITIKK

Vi er klar over at vi har relativt få båtbranner — derfor skal ikke faren overdries. Men når vi vet at plastbåter ganske lettviint kan brannsikres, føler vi trang til å spørre om ikke båtbyggerne driver en slags strutsepolitikk.

Undersøkelser som «SJØ-SPORT» har foretatt viser at man kan satse på plast som er selvslukkende, og plast som ikke brenner i

det hele tatt. Med plast som er selvslukkende menes her et materiale som ikke brenner med mindre man setter en flamme bort i det.

DYRERE

De polyestertypene som skal til for å fremstille henholdsvis selvslukkende og ikke brennbar plast, koster mer enn den polyester som norske og utenlandske båtbyggere bruker i dag. Polyester til selvslukkende plast er omkring 30 prosent dyrere — polyesteren til ikke brennbar plast blir dobbelt så dyr som den vanlige handelsvaren. Det kan her synes som om det vil bli enorme prispåslag, men vi skal huske på at en plastbåt ikke består av polyester alene — noe av vekten utgjøres også av glassfiberduk.

Hvis vi tar en drektig og solid bygget 15-16 fots båt, vil den veie omkring 120 kilo. Til dette går det omkring 80 kilo polyester til en pris av ca. kr. 3.00 pr. kilo. Dersom det benyttes selvsukkende plast blir så merprisen 80 kroner — ved bygging av ikke brennbar plast blir merprisen 240 kroner. Selv på en såvidt liten båt som den vi har trukket fram er ikke dette noe stort påslag — det representerer mindre enn 10 prosent av det som vil være utsalgsprisen.

Grunnen til at polyestere til ikke brennbart laminat er så dyr, kommer av at den inneholder halogen og må fremstilles på en spesiell måte som er relativt kostbar. Ingeniør Holter antar imidlertid at utsalgsprisen

sen vil bli lavere dersom bruken av denne typen polyester øker, noe den for eksempel vil gjøre om norske båtbyggere gikk over til den.

NEDSLÅENDE

Det er nedslående å høre at båtbyggere som leverer til lystbåtmarkedet ikke leverer hverken selvslukkende eller ikke brennbare lamina-ter. De som bygger liv-båter må bygge i selvsluk-kende plast, og det spørs vel om det er nødvendig å gå noe videre enn dette fo-reløpig. Vi er klare over at båtbyggerne vil argumen-te-re med at prisene kommer til å stige, men de som har sett sitt kjæreste eie bli to-talvrak i en brann hadde nok gjerne betalt noen kroner ekstra.

Det høyrer etter vår meining ingen steder hjemme å spare pengar på denne måten. Skal man imidlertid fortsette å bygge som tidligere, bør det satses mer på den generelle brannsikring — og da spørst det hva som blir dyrest. Innkjøp, service og ettersyn av brannslukningsutstyr er nemlig ikke så helt rimelig. Selvsagt må man alltid ha et visst minimum av utstyr ombord, men den endelige prisen blir nå tross alt avhengig av hva man rustar seg ut for. . .

(Vi har ikke villet offentliggjøre navnene på de båtene som det fattet fyr i — all den tid forholdene er tvilsomme ved flere båtbyggerier er det ingen grunn til å henge noen ut spesielt).

Plastbåt ødelagt av brann

En plastbåt til en verdi av 20.000 til 25.000 kroner strøk med da et naust i Arnavågen brant ned til grunnen ved middagstider søndag. Brannen oppsto mens en reparatør arbeidet på plastbåtens motor.

Dukken Marinus gir gode sjøvett-råd

Som før sender også fjernsynet i sommer med jevne mellomrom påminnelser om å bruke vett til sjøs – eller sjøvett – som det heter. Fjernsynet har produsert en rekke små dukkefilmer som i sommer skal minne både små og store om at det er visse ting man bør huske på når man oppholder seg i båt. Marinus er hovedpersonen i disse filmene, han er en gammel sjøulk som sitter inne med mye viten om sjøen, han spiller ellers trekkspill og er i bunn og grunn en riktig hyggelig fyr. Jonatan er ung og uerfaren, og den som må minnes om ett og annet før han drar av gårde til sjølivets gleder. Hunden Peik er også med, likedan hesten Blakken, og i fellesskap skal disse fire bibringe seerne de nødvendige sjøvettsregler.

Det er Sunniva Smith, til daglig grafiker i NRK, som har laget disse dukkene, så vel som manuskript til filmene.



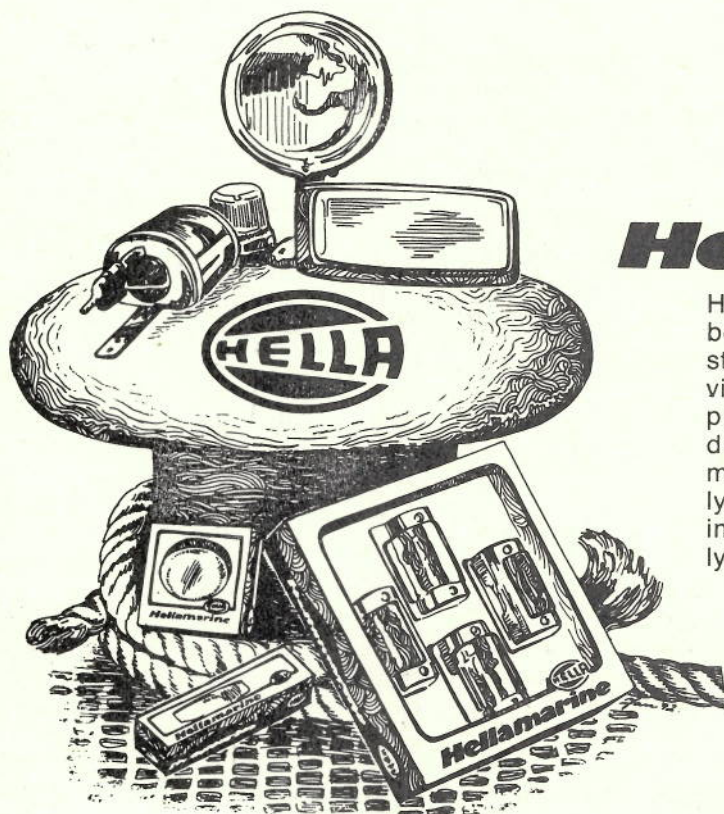
1 Overbelast ikke båten. Pass på at den er i forsvarlig stand



8 Bli ved båten hvis den kantrer - rop på hjelp



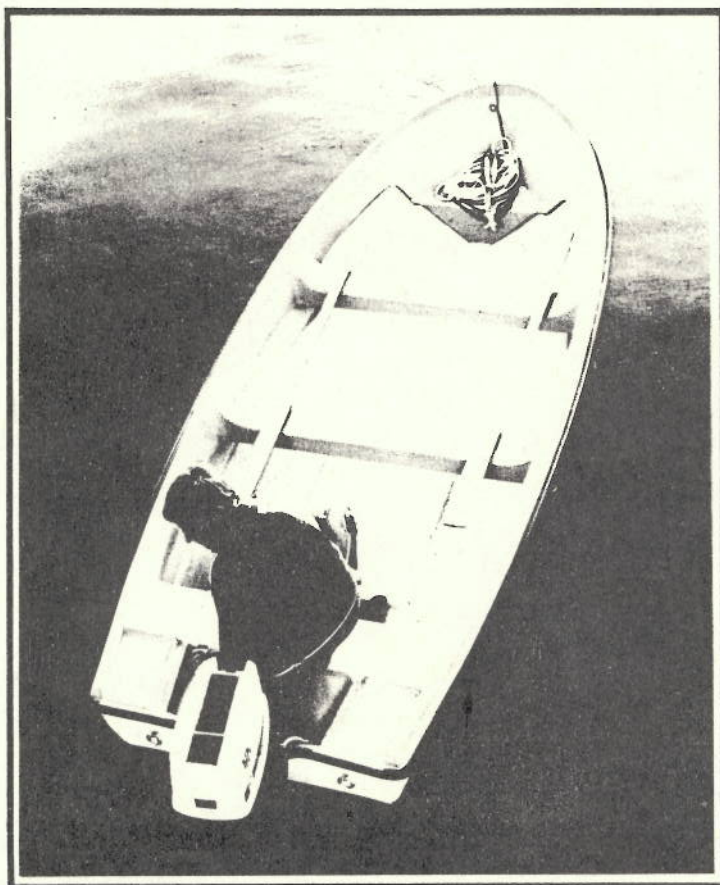
2 Si fra hvor du drar og hvor lenge du blir borte



Hellamarine

Hella kvalitet på sjøen. Vårt sjøvannsbestandige lysutstyr til båter har blitt stadig mer populært blant båtfolk. I år kan vi tilby et komplett **Hellamarine** program. Lanterner godkjent av sjøfartsdirektoratet for alle båter opp til 12,19 meters lengde, dessuten halogen søkelys, innelysning, kartlampe, brytere og installasjonsmateriell. For nærmere opplysning, kontakt Deres Hellaforhandler.

Importør:
HELLANOR AS
NORSK BILUTSTYR
Thv. Meyersgt. 7, Oslo 5.



Tekniske data:

Dyp kjø
Motorstørrelse 3 - 6 HK
Lengde 455 cm
Bredde 165 cm
Dybde, total 70 cm
Vekt, ca. 135 kg

Godkjent av Det norske Veritas
Båtene leveres med esing og tofter i
glassfiber arm. plast. Selvlensende
motorbrønn. Låsbart rom for bensin-
tank o. a. bak. Dobbel bunn og rikelig
med flytemiddel framme, bak og under
toftene.

Kalesje med vindu kan fåes som
ekstraustyr.

Familiens populære tur- og fiskebåt, har
flere enn ett aktivum!

Lett å ro for den som ikke bruker motor
Kraftig konstruert
Rimelig - både i anskaffelse og drift
Synkefri
Vedlikeholdsfri

PRIS: Kr. 2600,—

SILVER VIKING

6414 RAKNES Telefoner: Fabrikken, Raknes nr.13
Salgssjefen personlig, Midsund 37a

Telefon 80 278
ORKANGER

A. Todal's
Eftf.

Telefon 80 278
ORKANGER

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 4270.23.27681

Redaktør: Leif Rønning

Trykt i offset i
ORKLA-TRYKK, Orkanger



Båtklubben TERNA's styre:

Formann: Bjørn Skinstad
Nestformann: Willy Sæther
Kasserer: Robert Sletvold
Sekretær: Torbjørn Elverum
Materialforv.: Georg Svorkmo
Styremedlem: Bernt Sæther
Styremedlem: Fred Skogås
Varamann: Anders Rønnes
Varamann: Olaf Heggund