

FOR SPORT, FISKE
OG FRILUFTSLIV

ERIKSEN *Sport's*
Tlf. 80 349 Orkanger



A. Todal's
Eftf.

BATFOLKETS FORRETNING

TERNA-NYTT

ORGAN FOR BÅTKLUBBEN TERNA ORKANGER

★ NR.3. — 1973 ★ 5. ARGANG ★





Parkeringsvaktens skiftet hjul

Orkanger-kontoret, 23.

Førsteklasses service. Hva annet kan man vel kalle den lille episoden som fant sted på Høggjølen parkeringsplass på Hemnekjølen påskeaften. Parkeringsvaktene fra båtklubben Terna på Orkanger oppdaget på sine vandringer rundt om på plassen en parkert bil med et punktert hjul. Parkeringsvaktene fattet nærmere interesse for bilen, ettersom føreren tilsynelatende ikke hadde vært klar over at bilen var punktert. Man fant også bilen åpen. Derfor åpnet de bolde parkeringsvakter like godt bagasjerommet, fant frem jekk og reservehjul og kastet jakka. Og dermed var det hjulet skiftet. Og i mellomtiden vandret en intetanende bil-eier omkring på Hemnekjølen.

For en utenforstående kan det vel høres noe merkelig at en del av båtklubben «Terna»s medlemmer har gjort det til tradisjon å tilbringe påskedagene på Kjølen. Satt i en maritim sammenheng — noe de fleste vil gjøre når det gjelder båtfolk — vil det jo bety at påsken må arte seg som et mareritt for disse folkene. Heldigvis er det ingen båtkjøler det dreier seg om, men Høggjølen. Og oppholdet der — eller rettere jobben der — har gitt mang en kjærkommen slant i klubbens kasse. Også årets jobb som parkeringsvakter ga et hyggelig økonomisk resultat. Ikke minst takket være en god avtale og et godt samarbeid med parkeringsplassens eier, Arne Solhus. Utfarten var god, og vaktene gjorde, sammen med Terna-damene, en utmerket jobb. Vi tør være så ubeskjede å fastslå dette som et faktum. Det er ikke småtterier som kreves av forberedelser om det hele skal gli slik det bør. Men de erfaringer som er gjort tidligere medvirker til at opplegget blir stadig bedre. Vi fikk også inntrykk av at bilistene var tilfredse med det arbeid båtklubbens medlemmer gjør som parkeringsvakter.

Det hører med til historien at mannen som fikk skiftet hjul er fra Trondheim og heter S. Sigvang. Som takk for servicen sendte han umiddelbart etter hjemkomsten 25 kroner til båtklubben!



Nei — enda en gang

En begynner jo så smått å venne seg til det, men likevel blir det en kraftig skuffelse hver gang.

Statens Ungdoms- og Idrettskontor, som tidligere har bevilget midler til et lignende formål i Bærum, har sagt nei til vår søknad om midler. Vår søknad faller utenfor rammen for de institusjoner som kan ansees tilskuddsberettiget, heter det i det telefoniske avslag.

Riktignok er det ikke STUI's kontor i Oslo som sier dette. Det er det utvalg som behandler slike søknader på fylkesplan som er kommet til et slikt resultat. Følgelig har utvalget ganske enkelt puttet båtklubbens søknad i en skuff og bare latt den ligge der. Vår søknad kom med andre ord aldri frem til STUI slik at man der kunne ta stilling til den!

Man har heller ikke funnet det påkrevde å gi båtklubbens styre melding om dette. Vi ble kjent med forholdet gjennom at vår kontaktperson i Orkanger ringte STUI for å høre hvordan båtklubbens søknad ble vurdert. Han fikk da det overraskende svar at man ikke kjente til noen søknad fra båtklubben «Terna».

En telefonrundebrakte så for dagen at søknaden fremdeles befant seg i Trondheim. Fordi den altså «falt utenfor rammen».

En slik fremgangsmåte finner vi såvidt uvanlig at det er et stort spørsmål om ikke båtklubbens styre burde undersøke litt mer omkring dette. Etter vår mening burde denne søknaden komme frem til adressaten, om den var aldri så mye utenfor rammen, etter fylkesutvalgets vurderinger.

Det er ikke umulig at man i STUI ville vurdert søknaden annerledes, ikke minst fordi man, som nevnt har gitt tilskudd til et lignende formål.

Vi har også i minne de uttalelser som falt forrige gang vi hadde søknad inne hos STUI. Det var særlig de som gjorde at styret fant det riktig å sende en ny.



Penger til pensjonistene i Orkanger

Båtklubbens styre har bevilget 100 kroner som bidrag til arbeidet med innredning av fritidsrom for pensjonistene i Orkanger.



OMSLAGSBILDET

Båtklubbens nye banner fikk god mottakelse da det for første gang ble brukt under årets 17. mai-tog. Vi noterte med stolthet at «Ternas» innslag i folketoget var fyldig. Vi så faktisk ingen fane med større fylking.

Vårt omslagsbilde denne gangen viser vårt nye banner, som i folketoget 17. mai ble båret av Arnfinn Heggland. Fanevakter var Ingrid Sæther, Aslåg Thorsø, Kari Prestmo og Elsa Rønnes.

Eia var vi der . . .



Storslagen gave fra Arne Solhus

Tross mye motgang i arbeidet med å finansiere våre byggeplaner, er det også ting som lyser opp og gir inspirasjon til videre innsats. Da klubbens mellomværende med Arne Solhus skulle gjøres opp etter årets parkeringsvakt på Høggjølen, var ikke Solhus snauere enn at han forærte båtklubben nesten 1200 kroner som takk for vel utført jobb! Et håndslag som virkelig varmer.

Vår aller hjerteligste takk!



Terna-folk i veaskog

Som et ledd i bestrebelsene på å skaffe midler til en alt for slunken klubbkasse har endel av båtklubbens medlemmer i det siste jobbet hardt med øks og sag. Det er den planlagte glattkjøringsbanen som skal ryddes. Alt brukbart virke blir solgt til sponplatefabrikken.

Fremmøtet til dugnaden har vært dårligere enn vi kunne ha ønsket. Det er derfor grunn til å understreke at skal vi komme noen vei med planene våre, så må det bred støtte til fra medlemsstokken. Det er ingen god løsning at det skal være noen få som alltid tar den tyngste tørn når noe skal gjøres.

Forøvrig skal det nevnes at klubben kan takke Arne Solhus for denne muligheten til å tjene noen ekstra skillinger.



Bensinavgiften og lystbåtfolket

Avgift på forbruk av bensin ble første gang innført i Norge i 1930, og da som en særavgift for å skaffe midler til å utbedre veinettet i Norge. Dette er et forhold som bilorganisasjonene har grepet fatt i, da utviklingen har vist at midlene ikke ble øremerket til formålet, hvilket det da er protestert kraftig mot, men med negativt resultat.

På samme vis har båtfolk og fiskere funnet det urimelig at de skulle være med på å finansiere veiutbygging, og har selvsagt også protestert. Denne protesten har myndighetene sett på med større velvilje, idet det allerede i 1932 kom bestemmelser for lettelse i avgiften for fiskerflåten. Enn videre ble «Fondet for havnearbeider» opprettet i 1947.

Av dette fondet er det at vel funderte søknader hittil har kunnet få bevilget tilskott til bl.a. anlegg og utbedring av havner og opplagsplasser for lystfartøyer og andre fartøyer.

Myndighetene har passet på med jevne mellomrom å forhøye bensinavgiften og etter den siste forhøyelsen 16. november 1970 er den i dag på kr. 0,80 pr. liter bensin.

Fondet har stadig vokst, og det er svulmet opp til en anseelig sum millioner. Ikke bare som følge av den stadig økende bilparken, men også — og det bør vi merke oss! — fordi småbåtfolket tidligere viste så alt for liten aktivitet når det gjaldt å ivareta sine egne interesser og oppgaver m.h.t. å få satt i verk utbygging av våre småbåthavner rundt om i landet. Bevilgningene til dette formål ble derfor meget beskjedne, og det er de fortsatt.

Nå ser det imidlertid ut til at saken kan ta en annen vending, da det utover hele landet foregår et intenst arbeide i båtforeninger, fra kommunale myndigheter og havnestyres side for å skaffe småbåthavner, og kravet er at staten må dekke en rimelig andel av utgiftene, og at pengene må kunne tas fra nevnte fond.

Våre sentrale havnemyndigheter har da også i lengere tid vært klar over at det er absolutt nødvendig å intensivere havneutbyggingen for lystbåtfolket, og vi vil i den sammenheng tillate oss å sitere litt av et referat i dagspressen fra et foredrag som tidligere havnedirektør Sundt holdt for en del år siden:

«Det er all grunn til å huske småbåtene ved planlegging av byhavner. For vi er på god vei til å begå de samme feil med å la være å skaffe plass til småbåtene — som man har gjort på landjorden m.h.t. å la være å skaffe parkeringsplasser for biler. — Det er viktig at befolkningen, enten den bor i en by eller i en tettbebyggelse, skaffes plass til adspredelse og rekreasjon. Slike båthavner må heller ikke ligge for langt fra den sentrale bebyggelsen, og de må ha en noenlunde lett adkomst.»



Nåværende havnedirektør, J. W. Scheen, orienterte om reglene for tildeling av bensinavgiftsmidler på kurset for «Planlegging og utbygging av småbåthavner» som ble holdt høsten 1972.

Havnedirektøren kom her inn på den tiltakende søkermasse og nevnte blant annet at *hvis ikke Stortinget bevilget de midler det var bedt om, måtte reglene for tildeling tas opp til ny vurdering. Han sa at det da måtte oppnevnes en hurtigarbeidende komité til å vurdere reglene og at KNMF burde være representert i denne komité.*

KNMF har gjentatte ganger henvendt seg både muntlig og skriftlig til Fiskeridepartementet og senest den 24. mars 1972 der vi ber departementet om å ta opp til vurdering om det kan finnes muligheter for å stille større beløp til småbåthavnbygging i de kommende år.

KNMF vil nå ta initiativet til å undersøke mulighetene for å få dannet en slik komité som Havnedirektøren foreslår.



Lesergaver til TERNA-NYTT

Også i år vil vi følge oppfordringen fra mange medlemmer om å legge inn girokort i TERNA-NYTT, der de som måtte ønske det kan betale inn et beløp til bladet. Dette er vel og merke en helt frivillig sak.

De som vil gi bladet en gave — stor eller liten — kan altså gjøre det over postgiro 32 32 16 eller direkte til kasserer Robert Sletvold. Redaktøren kan også formidle gavene om nødvendig.

På forhånd hjertelig takk!



AVERTER I TERNA-NYTT

Påbud om septiktank også i småbåten?

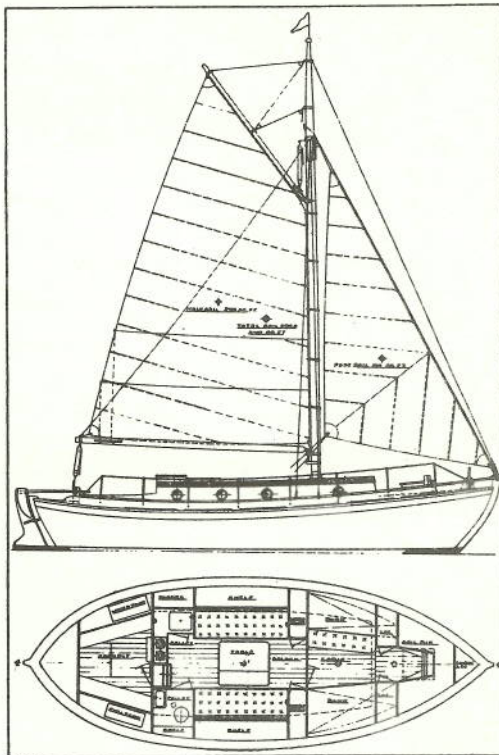
□ Sjøfartsdirektoratet har nå under utarbeidelse et forslag som går ut på å forby utslipp av søppel og kloakk i norske farvann. Dette gjelder skip, men det burde kanskje også komme regler for småbåter.

I grunnen er det jo ingen hjelp i at reglene for kloakk blir strengere og 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. ■



BÅT-ROMANTIKK

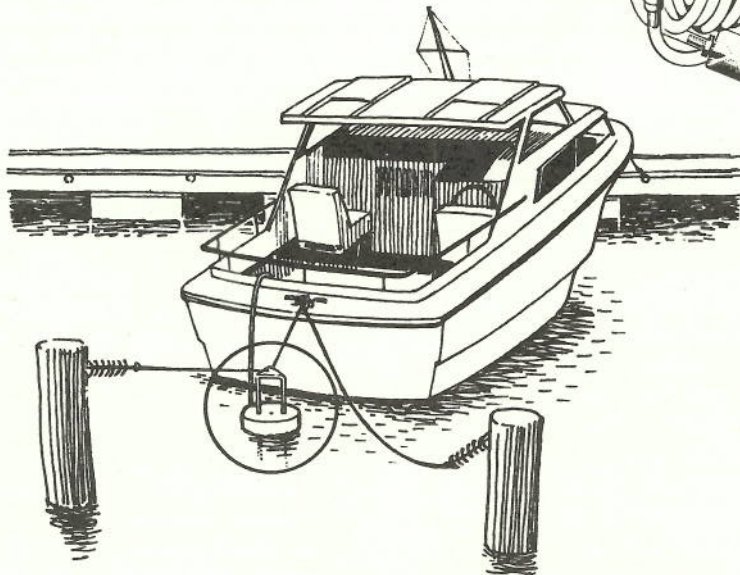
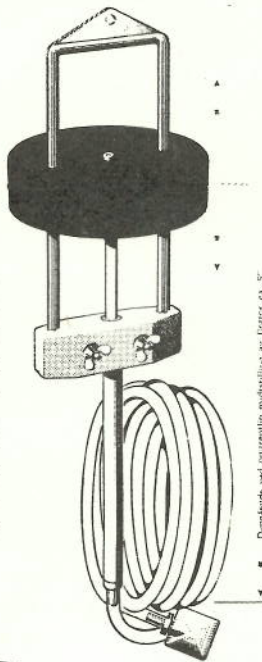
Risør er stedet hvor man fortsatt bygger reale skøyter etter Colin Archers lest. Det er båtbyggerne Gregersen og Moen som bygger disse trebåtene med gaffelrigg. Størrelsen er fra 30 fot og oppover. Men prisene er ikke lenger romantiske. Rundt de 200 000 må man ut med om man vil ha en nybygget skøyte som det lukter tre og tjære av.



PUMPEN SOM ORDNER SEG SELV

Dette er en strømløs pumpe som helt og holdent passer seg selv. Tumbalens heter den, produsert i Sverige og forhandles av Gunnar Klingenberg i Oslo. Pumpen plasseres i vannet med en slange opp i båten. Toppen av pumpen (bøylen) festes til båten. Når båten dupper opp og ned på grunn av bevegelse i vannet, vil flottøren på pumpen (som flyter i vannet) bevege seg opp og ned. Flottøren er festet til en effektiv pumpe. Når man setter ut denne pumpen og går fra båten, er den like tørr og lenset hele tiden. Tumbalens pumper enten det er vann eller ikke ombord. Prisen er rundt kr. 150.-.

Klingenberg forteller at denne pumpen er solgt i over 1500 eksemplarer til fiskeribefolkningen fra Lindesnes til Nordkapp. Men folk på østlandet ser fortsatt med skepsis på dette merkelige apparatet. Det er liksom imot naturens orden at en pumpe skal greie arbeidet sånn helt for seg selv.



NORSK PATENT VEKKER OPPSIKT



Knut von Trepkas patenterte selvstyring for seilbåter og skøyter vakte oppsikt på båtutstillingen i London forrige måned. Flere kjente båtdesignere kjøpte utstyret for å prøve det ut.

Gjennomprøvet er Crew selvstyring allerede fra Trepkas 40 fots Colin Archer da hun seilte fra Oslo til England og Frankrike. Selvstyringen baserer seg på å bruke vinden til å holde riktig kurs slik at mannskapet kan gå fra roret. Det finnes selvsagt elektriske auto-piloter, men disse bruker strøm, og det er et problem ombord i seilbåter.

BÅTDRØMMEN



Lysten på småbåt har økt med stigende styrke hos nordmenn i de siste år. Det har med så mangt å gjøre.

At vi har fått lørdagsfri f. eks. og at nesten alle har bil og skal bruke den samtidig med oss til akkurat den samme badestranden.

Sjøen har mere plass, større rom for fantasi og valg.

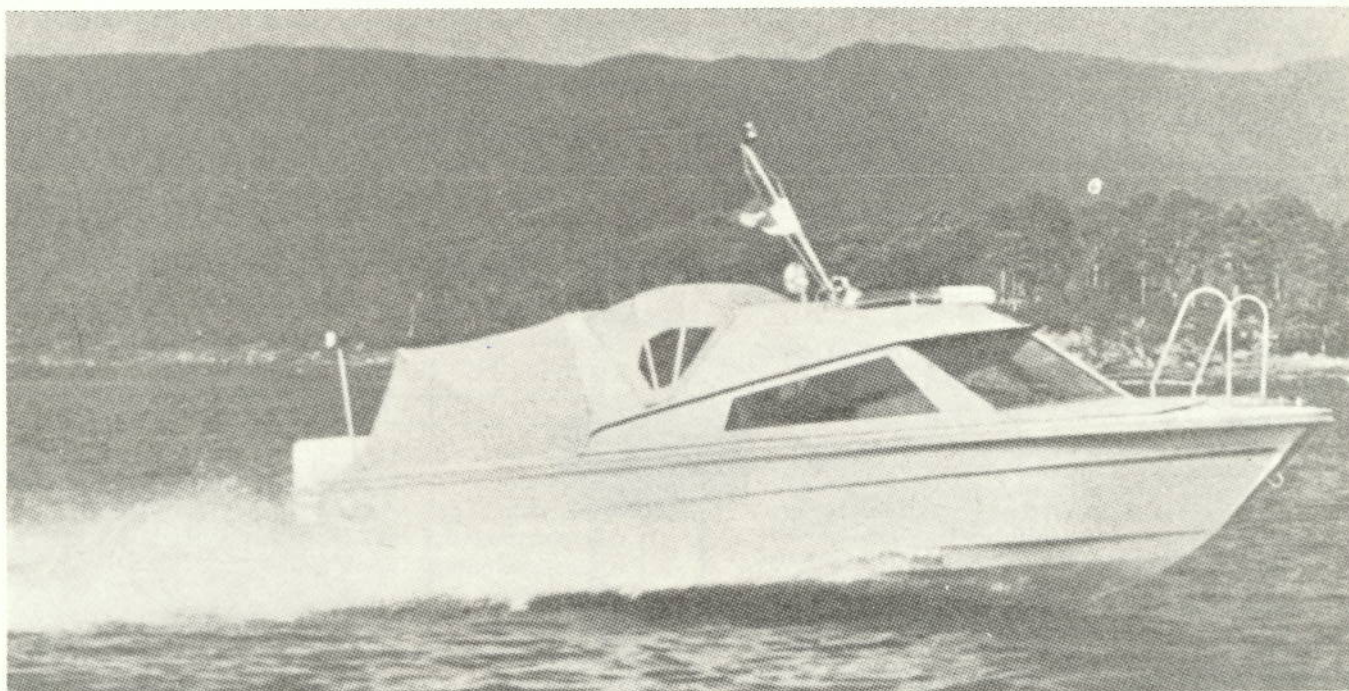
Jo, det er glede i båt. Og så er det en av de gleder som ennå ikke er helt nedskattet. En har faktisk en følelse av at det å ha båt i Norge fremdeles er en privatsak. En affære mellom båten, familien og deg. Riktignok må den registreres, men ellers er bruksmu-

ligheter og behovet for gjensidig omsorg så variert at det lett gror opp et høyst personlig forhold mellom båteier og båt.

En båt har liksom meget mere personlighet enn en bil. Dertil er den alltid en hun!

Gi den et navn. Tenk det nøye ut og smatt på det. Det behøver ikke akkurat å prange i baugen i blank nikkel. Men et navn til bruk i familien, mellom venner.

Båten, — det er så upersonlig.



Så er det jo det at man ikke bør ta med sjekkheftet og fly til nærmeste Marina den første dag linerla synger i solskinnet.

Det med båt er, nesten like viktig som å velge livspartner. En skal vite hva en vil ha. Om en skal ha noe smekker og lynraskt, til glede på solfylte sommerdager.

Eller om en skal tenke mindre akkurat på utseendet og heller velge seg noe stødig, noe litt tyngre som kan stå støyten når det røyner på.

Båt etter behov, det er valgets kval. Etter familiens størrelse, etter sin egen og familiemedlemmenes karakter.

Det er jo helt forskjellige ting: En åpen liten fjortenfo-

ter med et brusende hestekobbel akterut, — og en snekketype eller en liten cruiser med inboard og køyeplass, kanskje både pantry og toilett.

Det er forskjell på den lille susende solbåten og den stødige turbåten.

For ikke å snakke om alle typene som seiler. Dagens marked byr nær sagt på alt.

Om båttypene skifter, byr større fart, større komfort:

Havet, sjøen er den samme.

Ingen skal la seg skremme fra gledene på sjøen.

Men en skal heller ikke legge ut med falsk trygghet og overdreven tro på sin evne som Ulabrand.

Du bør vite at det er lett å bli redd når vindrossene pis-

ker opp toppene. Når de dække bølgerykkene spisser seg med fresende tanngarder i hvitt skum, den ene høyere enn den andre. Det bråker også, infernalsk og vedholdende bruser det i sjøen mens vinden hoier rundt deg. Og er du nær land, aner du torden fra brottene i skumdansen der inne, som en tordnende undertone.

Det er en helt fremmed verden for landkrabben. Her er krefter han ikke kjenner. Den er skremmende om han ikke mestrer sin båt og sitt sinn.

Stort sett tåler båten meget mer enn du tror, om du har valgt en båttype som ikke bare er konstruert for soltransport mellom badeplassene i Indrefjord. For der kreves ikke stort, hverken av

sjømannskap eller båt. Der er det nok om du viker pent til styrbord og passer fartsgrensen.

Men skal du på langtur i Norge må du vite at det alltid kan bli ruskevær. Det betyr ikke akkurat storm — på sommertid. Vi har noe som heter kuling — på utsatte steder. Men — der er atskillige amatører som synes de har vært ute i et herrens vær og så oppdager de etterpå at meteorologene bare talte om frisk bris!

Det er friskt i en frisk bris, nemlig.

Akkurat passe til å lære seg tryggheten til sjøs, gå litt ut på prøve og oppdra deg selv og familien til å bli husket, skumpet og oversprutet. Det er ikke bare behagelig å være ombord i en småbåt da, men det kan være moro lell om alle vet at redskapen er i orden, at far kan jobben og vet hvor han er og hvor han skal. At alt er stuvt så det ligger, at flytevestene er på, at tankene er bunkret.

Du skal huske det gamle ord om at en ting er et sjøkart å forstå, en annen skip å føre.

Men når det er sagt, og gjort, når tryggheten er ekte fordi man vet og kan, når ingen ombord blir skremt, da er det bare å fare.

Intet sted er nordmannen så lykkelig som når han er i kontakt med havet. Det er en spøkefugl som sa at vi er født med ski på bena. Det er feil!

Men si at vi er unnfanget og født til bølgenes brus. Det stemmer for mange.

■ FISK IKKE MERE ENN DU TRENGER SELV

Fra flere hold er det rettet kritikk mot fritidsfiskerne for at de selger fisk direkte til forbruker. I mange tilfelle skal dette ha ført til dårligere omsetning og priser for yrkesfiskerne. Vi vet ikke hvor mye det ligger i denne kritikken, og hvordan de organiserte sportsfiskerne er innblandet i dette, men under alle omstendigheter vil vi henstille til sportsfiskerne ikke å ta opp mer fisk enn de trenger til eget bruk.

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



**VELG
TREVIRKE
SOM VARER**

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



**ALT I
TRYKKSAKER**

ORKLA-TRYKK

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



Diesel påhenger

Dieseldrift forbinder man vanligvis ikke med påhengsmotorer, men nå har italienske Carniti lansert en serie på 6, 10 og 16 hk. Det blir tunge og bastante saker, men til gjengjeld får man stor trekkraft og små driftsutgifter. Dette er 6-hesteren, som veier ca. 60 kg og forbruker inntil én liter diesel i timen. Den norske importøren har prøvet motoren på en 17-foter, som oppnådde 8 knops fart. Pris ca. 7900 kr.

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

og en masse andre ting finner De hos oss

ORKLA
Husflidsentral

Tlf. 80 529 - Orkanger



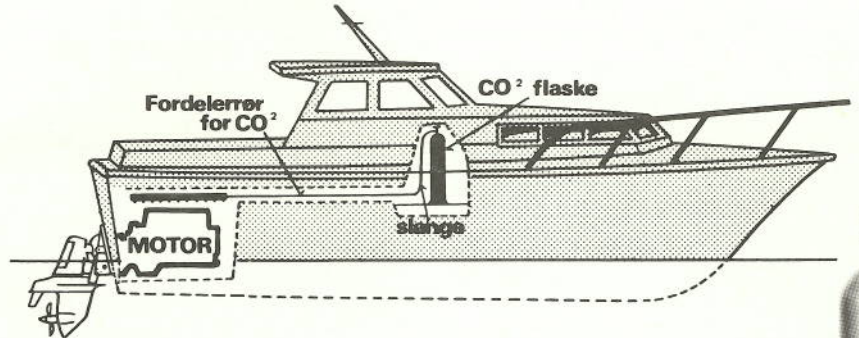
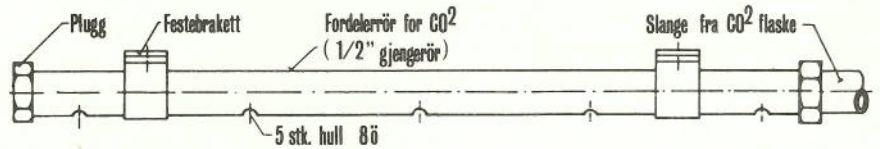
kullsyreanlegg for større lystbåter

Hvor kan de gå?

■ Redernes betenkeligheter når det gjelder å bestille de helt store tankskip har i vesentlig grad grunnet seg på havnemulighetene. Men nå viser det seg at havneutbyggingen slett ikke ligger så langt etter som man har forestilt seg. Begynner vi ved 150000 tonnere, så har disse 31 lastehavner å velge i og hele 65 lossehavner, hvorav 34 ligger i Europa og 19 i Japan.

■ De vest-europeiske havner som kan ta de største skip er Bantry i Irland og Milazzo på Sicilia, som begge gir grønt lys for 330000 tonnere. Italia har dessuten Porto Torres og Augusta for 300000 tonnere. Algeiras i Spania tar partlaster fra 330000 tonnere, mens Finnart, Storbritannia, kan ta dem inn fullastet. Milford Haven tar inn 300000 tonnere med partlast. Frankrike tar inn supertankere bl. a. i den nye store oljehavnen ved Marseille og Holland ved Rotterdam. Derimot må tyskernes Wilhelmshaven nøye seg med 200000 tonnere eller partlaster fra 250000 tonnere.

Her i Norge har vi nettopp hatt inne «Fabian», Rekstens 280000 tonner, på jomfruturen til Slagentangen. Med god klaring.



Det norske Veritas' nye regler forutsetter fast monterte kullsyreslukkeanlegg for lystbåter som fører 200 ltr. brennstoff eller mere.



**Sikkerhet
på
sjøen**

GOD TUR!

Det norske Veritas' godkjen- ningsskilt

for plastbåter er en garanti for at fartøy tilfredsstiller visse minimumskrav til konstruksjonens styrke, stabilitet, oppdriftsevne i vannfylt tilstand osv. Grunnlaget for godkjenningen er et omfattende regelverk som stadig ajourføres. Kjøp derfor ikke plastbåt uten Veritas-skilt. Spør dessuten etter Varefakta som gir detaljerte opplysninger om materiale og konstruksjon, bæreevne, bruksområde osv.

Vi får snart påbud om ansvarsforsikring

Alle som eier en bil vet at bilieren har plikt til å tegne ansvarsforsikring. Denne plikt er ennå ikke innført for småbåteiere, men det arbeides med å få en lov som innfører en slik plikt.

— At en slik lov ennå ikke er gitt, medfører ikke at en småbåteier er ansvarsfri dersom småbåten, lystfartøyet, eller hva man vil kalle båten, ikke kan påføre eieren skadeserstatningsansvar.

Allerede i 1964 ble det vedtatt en endring i Sjøfartsloven som gjør det mulig å anvende lovens bestemmelser om rederansvar overfor lystfartøyer i samme grad som for større skip. For skader på eiendom kan en lystbåteier bli gjort ansvarlig for et beløp inntil 72 000 kroner, og for personskader er erstatningsbeløpet satt til maksimum 300 000 kroner. Det er ingen plikt, men man kan heldigvis tegne såvel ansvars- som kaskoforsikring som kan være god å ha dersom ulykken skulle være ute.

REDNINGSVESTER



Det finnes neppe en rimeligere forsikring for oss som ferdes i småbåt enn en god redningsvest. En redningsvest med varefakta, vel å merke

Snart får vi lov om støy på sjøen

Motorbåter durer. Motorbåter forstyrrer mennesker og dyr som vil være i fred og ro på hav og innsjøer.

Hva gjør båtprodusentene og motorprodusentene, - og hva gjør myndighetene?

Volvo Penta har uten tvil kommet meget langt når det gjelder å begrense forstyrrende lyd fra motorene. Man har konstruert innsugningslyddempere og eksoslyddempere etc.

I mange tilfeller kan man begrense støyen bedre ved å montere motoren i en lyddempende kasse enn å forsøke seg på tekniske forandringer på selve motoren.

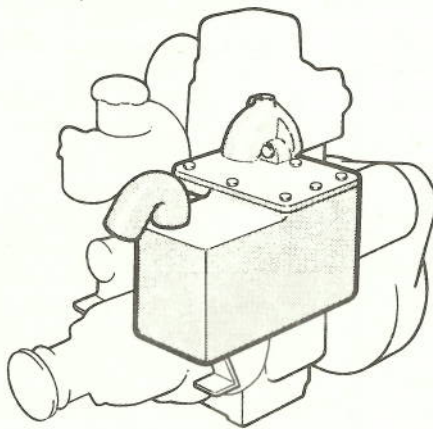
Da blir det båtbyggerens problem å gjøre noe ved saken og ikke motorprodusenten. Men slik resonnerer man ikke hos Volvo Penta, tvert imot. Ingeniører og andre eksperter i firmaet samarbeider intenst med båtbyggerne. For dette er problem som alle berørte personer må være med å løse, ellers blir situasjonen uholdbar.

Når det gjelder hurtige båter er støyproblemet virkelig delikat.

Volvo Penta har gjort prøver som viser at en båt i høy fart, men med avslått motor, bråker nesten like mye som om motoren går på full gass. Det er vannets lyd mot skroget.

Den aller siste nyheten fra Volvo Penta er en vannavkjølt eksoslyddemper for de mindre dieselmotorene. Å la kjølevannet blande seg med eksosen og på den måten minke larmen er ganske vanlig, men denne nye lyddempere er noe helt nytt. Det utgående kjølevannet ledes til en kraftig eksoslyddemper der vannet og eksosen blandes. Gjennom et rør føres eksosen og kjølevannet sammen ut i eksosledningen.

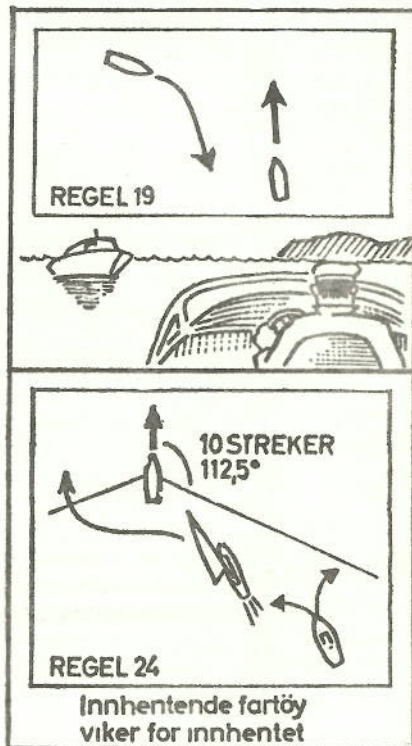
Her er den nye, våte eksoslyddempere montert på en MD 1B-motor. Støyen minskes med mer enn halvparten.



Hvor mye man kan vinne i mindre støy med den nye lyddempere, beror helt på hvordan den innstilleres - hvilken båt, osv. Men prøver hos Volvo Penta viser at lyden fra en MD 1B-motor (10 HK diesel) minskes fra 85 til 72 decibel inntil båten. Dette innebærer at det menneskelige øre opplever mindre enn halvparten av støyen - en meget stor forbedring altså. Denne lyddempere finnes ikke i handelen ennå, men vil i løpet av våren bli satt i produksjon.



LÆR SJØVEISREGLENE



Redskap for storfisken

Skal storfisken til pers, må det skikkelig utstyr til, og harpuner er å få fra kr. 79 til over 300. De siste går med pressluft, og har en voldsom kraft. Harpunen kan brukes også fra overflaten om man ikke har mer enn maske og svømmeføtter, men det

beste er selvsagt å gå ned dit fisken er. Da må det froskemannsutstyr til, og det får en ikke under 3000 kroner. På forhånd må en ha et kurs, og det koster 500 kroner. En dyr sport å sette i gang med, men du verden så mange gleder... ■



Velkommen til spesialforretningen

EDV. SOLIGÅRD

Elektrisk installasjons- og utstørsforretning

EFFEKTER FRA K.N.M.F.



JAKKEMERKE, i emalje forgyldt metall med grønn emalje, vridd nål.
kr. 15,- pr. stk.



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



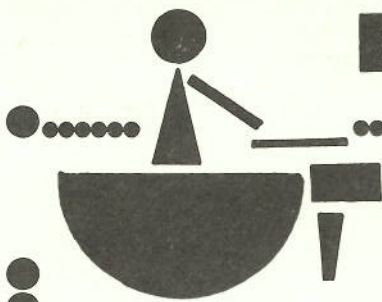
SLIPSNÅL, metall
kr. 23,- pr. stk.



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

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

BÅT OG SJØ



Er båten registrert?

■ Maskindrevne båter skal registreres og merkes. Dette gjelder ikke bare når båten skal brukes i kystfarvann, men også når den skal brukes i innsjø eller vassdrag.

■ Registrerings- og merkeplikten gjelder også for fartøyer som vanligvis bruker påhengsmotor, men ikke for seilfartøyer som unntaksvis gjør bruk av hjelpe-motor.

■ Registreringen er gratis og skjer hos politiet på det sted eieren er bosatt.

■ Båten skal merkes med fylkesbokstav og registreringsnummer med minst 8 cm høye tall. Nærmere regler for merkingen får en ved registreringen.

FARTSGRENSER

Maskindrevne fartøyer som passerer innenfor en avstand av 50 meter fra områder hvor folk bader, skal ikke gå med større fart enn 5 knop.

Ferdseil innenfor merkene ved offentlige badeplasser er ikke tillatt. Det er heller ikke tillatt å fortøye i merkebøyene.

For havneområder og i trange farvann kan det være spesielle fartsgrenser. Opplysninger om disse får en hos de lokale havnemyndigheter eller hos politiet.

Oppmerking av BADEPLASSER

Områder som kommunestyret har lagt ut til offentlige badeplasser, skal være merket med oransjefarvede merkebøyer med mast og kuleformet toppmerke.



Bestemmelsene om oppmerking gjelder i tiden fra og med 1. mai til og med 30. september.

Minstealder 16 år for småbåtførere

En må være fylt 16 år og ha nødvendig ferdighet for å føre fartøyer som

- kan oppnå større fart enn 10 knop (ca. 18,5 km pr. time), eller
- har motor med større ytelse enn 10 hk, eller
- har større lengde enn 8 meter (ca. 26,6 fot) uansett fart eller motorytelse.

Den som har rådighet over slike fartøyer, skal forvise seg om at den som han lar bruke fartøyet er over 16 år og har nødvendig ferdighet i bruken av det.

Politiet har adgang til å dispensere fra bestemmelsen om minstealder når det er forsvarlig. Dispensasjon blir bare gitt når fartøyet brukes i nyttetraffikk.

Overtredelse av forskriftene medfører straffeansvar.

SJØVETT-KAMPANJENS REDNINGSPAKKE

Inneholder: 3 håndbluss, drivanker, vannrett lykt, fløyte og kniv.

Kr. 150,- hos båt- og motorforhandlere.

Boka for alle båtførere

BÅTFØRER-PRØVEN

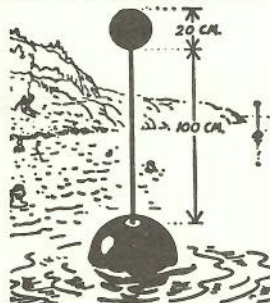
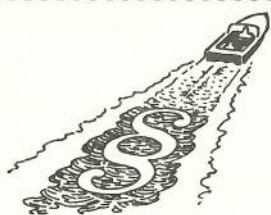
Kr. 10 hos bokhandlerne

Misbruk ikke nødsignaler

■ Dette gjelder både de påbudte nødsignaler for skip, redningsbåter og redningsflåter — røde fall-skjermlys, røde håndbluss og oransje røyksignaler — og de typer nødsignaler som brukes på lystfartøyer — raketter eller granater som kaster ut røde stjerner, oransje røyksignaler osv.

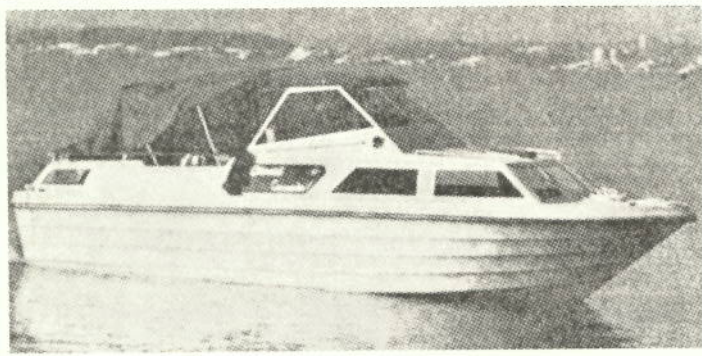
■ Foreldede nødsignaler kan være livsfarlige å bruke pga. eksplosjonsfaren. Nødsignaler skal derfor skiftes ut og tilintetgjøres etter 3 år regnet fra fabrikkasjonsdato. De ansvarlige om bord skal påse at dette blir gjort på betryggende måte. Poliiti eller brannvesen kan eventuelt hjelpe til med å tilintetgjøre foreldede signaler.

■ Misbruk av nødsignaler medfører straffeansvar. Den som overtrer bestemmelsene vil også bli holdt erstatningspliktig for eventuelle redningsaksjoner.



**GLEM IKKE
REDNINGS-
VESTEN!**





Comet

COMMANDER 31' er en meget sikker og stabil sjøbåt. En forholdsvis dyp kjøler gir stor kursstabilitet og lite avdrift. Båten er beregnet for innenbordsmotor, og for hastigheter opp til 16 mil. Stor salong forut, samt romslig aktercabin. Overnattingsplass for 6 voksne og 6 barn.

COMMANDER 31' LEVERES SOM HALVFABRIKATA

FORHANDLERE:

Det norske Båtagentur. Drammensveien 307. 1324 Lysaker.
Wilco A.s Skudevigsboden 21-22. 5000 Bergen.

**28' Snekke
kommer nå**

Comet

PLASTINDUSTRI

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

UTROLIG-

Det grønne sjøpinns-
vin er bare vel 6 cm i
diameter, men har et
av de lengste latinske
navn i zoologien:
STRONGYLO
CENTROTUS
DROBACHIENSIS.



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

ORKDAL
GLASSINDUSTRI
Willy Haugen
Telefon 80 290 Orkanger

Orkla sponplater

ORKLA ELITE — fuktbestandig

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

ORKLA FORMICA — baderomspanel

SAGA SPON — tekstilbelagt

SPONYL — vinylbelagt

SALGSKONTOR for TAKSTOLER

- selvbærende konstruksjon etter GANG NAIL systemet

NORSKE SKOGINDUSTRIER A-S
Divisjon Sponplater Orkla Skogindustri

ORKANGER

ABONNER PÅ „SJØSPORT”

A.s Sjøsport – Postboks 576 – 5001 Bergen



Elsket og savnet

1. APRIL VAR EVENTYRET UTE, eventyret om traktorbensinen. Det varte i temmelig nøyaktig fire år. Ikke alle eventyr varer så lenge, men til gjengjeld hadde dette en usigelig trist slutt. Småbåtfolket hadde så smått vennet seg til dette forbrukervennlige drivstoffet, og også bransjen var begynt å ta denne særegne båtbensinen på fullt alvor. Atskillige fat med bensinen er i den senere tid sendt ut til forskjellige testlaboratorier rundt om i Europa for å bli gransket og analysert av motorprodusenter. Nettopp i år ville resultatene ha vist seg med full tyngde – så godt som alle påhengsmotorer på det norske markedet ville ha blitt tillatt kjørt med såkalt traktorbensin. Svære annonsekampanjer fra både oljeselskaper og motorimportører, som priser traktorbensinens fortreffelighet, er trukket tilbake.

* * *

KJEDELIG FOR BRANSJEN, selvfølgelig, som har lagt atskillig penger ned i et arbeid som med ett slag er gjort meningsløst. Men enda ergerligere er det for mannen i motorbåten, som sitter ribbet for illusjonen han hadde om at det lot seg gjøre å ta seg bilig fram til vanns.

* * *

TRAKTORBENSIN BLE AKTUELL som drivstoff for påhengsmotorer i 1969, da Staten gjennom en avgiftsendring tillot at oktantallet i dette spesielle drivstoffet for landbruksbehov ble øket fra 52 til 65. Dermed meldte eierne av påhengsmotorer seg i store skarer som en ny forbrukergruppe. Fra år til år har salget steget kraftig, og ville i 1973 ha slått alle rekorder. I landbruket har bensinen hatt ytterst liten interesse, siden så godt som hundre prosent av traktorene i dag er dieseldrevne.

* * *

ENKELTE MOTORIMPORTØRER har løftet en advarende finger mot bruken av traktorbensin, ut fra en antatt risiko for varmkjøring og tilkoksing som følge av traktorbensinens høyere innhold av tyngre fraksjoner. Forsøk som er gjort ved Institutt for forbrenningsmotorer ved NTH i Trondheim, har imidlertid ikke kunnet bekrefte slike antakelser. Dessuten har den store prisforskjellen, hhv. ca. 60 øre for traktor og kr. 1,50 for vanlig bensin, utvilsomt gjort sitt til at publikum ville ha traktor på tanken, nærsagt uansett hvilke konsekvenser dette kunne tenkes å gi i en mer eller mindre fjern framtid.

* * *

FREMDELES KAN FOLK LAGE SEG sin egen «traktorbensin», om man vil spare noen tiøring. Det gjør man ved å blande 65 prosent bensin med 35 prosent parafin. Da kommer man ned i et oktantal rundt 65, og literprisen havner på ca. kr. 1,20. Gevinsten er imidlertid ikke av en slik størrelsesorden at metoden vil bli særlig benyttet, skulle vi tro.

* * *

DEN «EKTE» TRAKTORBENSINEN oppnådde å bli høyt elsket av mange. Den vil nok bli savnet også. Med mindre det ikke skulle lykkes å komme fram til en egen – gjerne norskprodusert – båtbensin. Og med et oktantal høyere enn traktor, men likevel så lavt at den ikke kan brukes av biler. Og naturligvis uten «veiskatten» på 85 øre literen.

«BÅTLIV»



NYE MEDLEMMER



Vi har gleden av å ønske fire nye medlemmer velkommen siden sist. Det er:
Bernhard Myklegård
Erik Morten Garberg
Johan R. Hovsbakken
Asgeir Gagnås



■ NORSK UER PÅ 1,17 KG EUROPAREKORD

Pressefotografen og sportsfiskeren Eivind Vorland, Tromsø, har med en uer (*Sebastes marinus*) på 1,17 kg fått en fortjent plass på EFSA's liste over Europarekorder for saltvannsfisker. Fiaken ble tatt ved Hamn på Senja den 13. august 1972. Den var 44 cm lang og hadde et rundmål på 48 cm.

TERNA-NYTT

Organ for båtklubben TERNA
Orkanger

Tilsluttet Kongelig Norsk
Motorbåt-Forbund

Postgiro 323216

Redaktør: Torbjørn Elverum

Sats:

ST-TRYKK As

Trykt i offset i

ORKLA-TRYKK, Orkanger

Båtklubben TERNA's styre

Formann Fred Skogås

Nestformann Olaf Heggland

Kasserer Robert Sletvold

Sekretær Torbjørn Elverum

Materialforv. Georg Svorkmo

Styremedlem Terje Kristiansen

Styremedlem Aslaug Heggland

Styremedlem Bernt Sæther