

# RSMAGASINET

RS(+) REDNINGSELSESKAPET.NO | 2/2020

17. MAI INNLEDET

TIDENES  
BÅTSOMMER



NORGESFERIE  
OG KYSTPERLER  
DYR PROMILLE

GARMIN.

FULL OVERSIKT - NYT SOMMEREN

JOIN THE CLUB



////// GPSMAP® PLUS-SERIEN • AVANSERT NAVIGASJON • FULL INTEGRASJON //////////////////////////////////////

7", 9" ELLER 12" TOUCHSKJERM  
KARTPLOTTERE

STØTTE FOR BLUECHART® G3 ELLER G3 VISION SJØKART MED  
NAVIONICS® DATA OG AUTO GUIDANCE<sup>1</sup>

J1939 MOTOR-  
INTEGRASJON

ONEHELM™ TREDJEPARTS  
INTEGRASJON

ACTIVECAPTAIN® APP  
MED INNEBYGD WI-FI<sup>2</sup>

## Seatronic.no - over 5000 båtprodukter!



**GPSMAP 722XS**  
7" kartplotter og ekkolodd med berøringsskjerm.



**Axiom 9RV**  
9" kartplotter og ekkolodd. Touch, WiFi- og Bluetooth.



**Simrad Cruise 9**  
9" kartplotter og ekkolodd. Brukervennlig. Med giver.



**HX890 VHF**  
6W DSC. Vanntett, flyter, strobelys og kompass. Lyser i mørket.



**Quick Balder vinsj**  
Frittfallvinsj som leveres i 600, 900, 1200 og 1500W.



**Quick varmtvannstanker**  
10 ulike modeller fra 15 til 80 liter. Kan kobles til både motor og 220 Volt



**EPRIB MT603G**  
Nødpeilesender med GPS. Benytter båtens VHF konsesjon.



**Cruiser ISO 9650-2**  
Redningsflåte for 4 personer pakket i bag. Oppgradert modell.



**Flexibelt 50W panel**  
SUNBEAMsystem 50W Classic med kabler og kontakter.



**Cruise Elegance 42 I**  
Kompakt og stillegående. Lavt strømforbruk. Kompressorer flyttbar.



**30 liters kjøleboks**  
Kompressordrevet kjøleboks. Lavt strømforbruk. 12/24/220v. Transporthjul.



**Toaletter og septikutstyr**  
Stort utvalg av utstyret du trenger for installasjon og bruk.



Se [seatronic.no](http://seatronic.no) for pris på over 30 ulike batterier

facebook

twitter

**14.500**  
følger oss!

**ÅPNINGSTIDER BUTIKK**

Man - Fre kl 0900 - 1600  
Torsdag kl 0900 - 2100  
Lørdag Stengt

..og vår nettbutikk har  
åpent hele døgnet.

**SEATRONIC**  
BÅTUTSTYR

Peer Gynts vei 140, N-1598 Moss, tlf. 69 25 09 60 - Fax 69 24 79 99  
e-post: [seatronic@seatronic.no](mailto:seatronic@seatronic.no)

**NYHET**

**25%**

**STIVERE KAJAKKER**

**SEABIRD XC137 ULTRA LINEAR ER EN NY TEKNOLOGI SOM GJØR SKROGET ENDA STIVERE**



Outletpris

**Kr 9.900,-**

**Expedition HV/LV**

**VÅR BESTSELGER OG  
71° NORD KAJAKK**

Testvinner i stor havkajakkest gjennomført av bladet "Padling". Dette er også kajakken som ble brukt i 71° Nord. Norges mest kjøpte kajakk, 10 år på rad! Produsert i den nye høyteknologiske XC137 Ultra Linear 3-lags sandwich-konstruksjon. 10 års garanti. Internasjonal pris 12.600,-



**Discovery**

Havkajak med unik stabilitet i forhold til hvor rask/lettpadlet den er. Produsert i den nye høyteknologiske XC137 Ultra Linear 3-lags sandwich-konstruksjon. 10 års garanti. Internasjonal pris 12.600,-



Outletpris

**Kr 8.900,-**



**Expedition Åfjord Pro**

Perfekt for de som ønsker en kort og lett havkajak! Vinner i Australia for årets "kayak innovation 2014". Produsert i den nye høyteknologiske XC137 Ultra Linear 3-lags sandwich-konstruksjon. 10 års garanti. Internasjonal pris 9.200,-



Outletpris

**Kr 7.900,-**

**MARKEDETS  
RIMELIGSTE FRAKT**

0 til 400 km - kr 399,-  
400 til 700 km - Kr 499,-  
over 700 km - Egne satser

Km er fra vår fabrikk i Fredrikstad  
Pris er pr kajakk hjem til deg.  
Frakt gjelder alle plasser med broforbindelse.



**Kjøp en kajakk og få  
Standard startpakke til**

**Kr 990,-**

**Verdi 2.070,-**

SeaBird  
Plus vest

SeaBird Eidsfjord  
alu padleåre



**KJØP KAJAKK I VÅR NETTBUTIKK [WWW.KAJAKK.NET](http://WWW.KAJAKK.NET)**

INFO@SEABIRDDESIGNS.NO TELEFON: 93 40 67 27

LES MER OM VÅR PRISGARANTI  
PÅ [WWW.KAJAKK.NET](http://WWW.KAJAKK.NET)



# Husk vest i båt



Alle fritidsbåter skal ha egnet flyteutstyr til alle om bord.  
I båter under 8 meter skal flyteutstyret være på når du oppholder deg utendørs.

**UTGIVER:**Redningsselskapet  
NO 954 360 709 MVA**ANSVARLIG REDAKTØR:**Frode Pedersen  
E: frodep@rs.no  
T: 907 22 391**REDAKSJONEN:**Tanja Krangnes  
E: tanja.krangnes@rs.no  
Lars-Ludvig Røed  
E: lars-ludvig.roed@vikenfiber.no  
Siri Åkerblom  
E: siri@velihavn.no**DESIGN & PRODUKSJON:**

Leonberg Reklamebyrå

**TRYKK/FERDIGGJØRING:**Ålgård Offset AS  
ISSN 1894-1982**UTSENDELSE:**Bladet sendes Redningsselskapets  
medlemmer og faste støttespillere.  
Godkjent opplag: 117 674  
Pris løssalg: 69 kr**PÅ FORSIDEN**

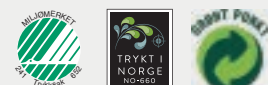
Foto: Hasse Lindmo

**ANNONSER:**Salgs Forum AS  
Luramyrvæien 65, 4313 Sandnes  
T: 51 31 57 00  
E: post@salgs-forum.no**MEDIEPLAN 2020:**

Utgave	Materiellfrist	Utgivelsesdato
NR 3/20	24.08.2020	23.09.2020
NR 4/20	02.11.2020	02.12.2020

**KONTAKTINFORMASJON:**Redningsselskapet  
Drammensveien 288  
Postboks 103, 1325 Lysaker  
E: post@rs.no  
T: 987 06 757

rs.no

**SOSIALE MEDIER**Twitter, Facebook,  
Instagram, Vimeo og  
Flickr: Redningsselskapet  
Snapchat: rsredningRS-Magasinet er pakket i biofilm, som  
kan kastes i matsøppelet.

# Innhold



## AKTUELT

Det store bildet	8
Her finner du kystens perler	14
Romantikk og drama på kjærlighetsøya	
Håholmen	22
Drømmetilværelse	30
Det ekte båtfolket	52
Raske båter krever kompetanse	62
Drukning: Skjærtorsdagen	68
Dyr promille	72
Bærekraftig fartøy berger liv	78
Vi seilte til Karibia, men strandet med korona	82

## PORTRETT

Vannmannen Børge Ousland	36
--------------------------	----



## FASTE SPALTER

Støtt oss/minnegaver	10
Generalsekretær Rikke Lind	20
Kysten rundt	44
Fem viktige – Oddbjørn spør	58
Meg & mitt RS: Tomm Fredriksen Gran	76
Båtnytt	88
Praktisk: Alt om IP	92
Båtfolk: Å skilles fra en båt	96
Smart og nyttig	98
Stasjonskart og fartøyer	100



**Frode Pedersen**  
Ansvarlig redaktør

## Klart vi kan!

Jeg sitter med barnebarnet Gustav på to år i armkroken. Vi ser barne-TV sammen, på «Byggmester Bob». Klokken er ikke passert syv, og morgendisen henger over byen som klissen barnegrøt. Gustav har lært seg et nytt ord. Antibac! Neida, Gustav kan flere ord, han smiler bredt til latter og respons når han sier ordet som vi alle har fått et så sterkt symbolsk forhold til. Verden er full av konstante kriser. Små og store. Men det var første gang vi så kollektivt ble rammet av noe vi hverken ser, eller kan rydde opp i sånn uten videre. Plutselig var alle i samme båt.

Dette skal ikke handle om krise og korona. Det skal handle om filosofien til Byggmester Bob, han som klarer alt, som fikser alt, som roper ut at KLART DET KAN!

Det er ikke uten grunn at jeg velger en enkel tilnærming til verden i denne lederen. Alvoret er tungt nok som det er. Klart det kan, fikses altså, handler om noe så enkelt som at i byggelaget til Byggmester Bob løser de det meste på tvers av yrker, hudfarge eller alder, ja til og med maskinene er gitt menneskelige følelser og kan snakke. Kan det bli bedre? Naivt, sikkert! Jeg liker Byggmester Bob og hans løsningsorienterte holdning. Det gjør Gustav også. Det er 58 år imellom oss. Men vi finner lett sammen i universet til Bob.

I år handler det om at Norge kan bli ditt eneste ferieland. Det kan bety å bryte med tradisjoner, det kan bety å gjøre ting du har drømt om, men latt være fordi utveien har vært nettopp det; veien til et annet og mer eksotisk land. I år legger vi igjen feriepengene her hjemme, bruker ferien til å pusse opp på hytta, kjøper oss kajakk for å padle langs nye strender eller på et fjellvann. Sommeren hvor vi kjøpte dunjakke i stedet for bikini. Leter desperat på FINN etter båt og drømmer om nakne svaberg og ditto nakenhet. Et momentum handler om å tilføre driv og energi til eksisterende eller nye måter å løse hverdagen på. La dette bli kontrastenes sommer!

Et lite tips om du ikke har kjøpt båt. Siden utlendningene uteblir, så vil det være hundrevis av fisketuristbedrifter som har ledige rorbuer og flust med båter til leie.

Vi har verdens nest lengste kystlinje. I sommer kan vi bruke den til å oppdage hvor vakkert landet vårt er. Komme oss tilbake til den

naturen vi faktisk er en del av. Jeg gleder meg noe voldsomt. Jeg skal være cowboy for noen dager i Rondane. 300 kyr venter på å få komme seg inn til friske fjellbeiter. Kan det fikses – klart det kan!

På FINN ble det i påskemånedens april meldt om 50 prosent oppgang i folk som lette etter ny eller brukt båt. Hos forhandlerne var det plutselig så god fart i markedet at man allerede begynte å frykte tomme lager lenge før sommeren hadde begynt.

– Neste ladning båter og utstyr kommer med høy eurokurs, og de problemene dette kan skape, for et Norges-ferierende og båt-sugent kundegrunnlag, var de spontane tilbagemeldingene fra ledere i bransjen.

Kan det fikses? Klart det kan! Kanskje bør båtbransjen nå utnytte valuta-vinduet til å hente hjem utflagget produksjon. Kunnskapen har vi i bølter og spann. Egnede lokaler bør også være lett å skaffe. For cirka 15 år siden skrev jeg en kommentar om at robotteknologi, utviklet i Norge, kunne gi norske båtprodusenter muligheten til å produsere billigere, på felles anlegg, og med norsk design og kvalitet som fortrinn. Kunne det fikses? Ikke den gang.

Men det finnes da de som fikser både kriser og utfordringer. Øien Båt på Stårheim i Stad kommune måtte permittere halve arbeidsstokken da koronakrisen brøt ut. Men det tok ikke lang tid før situasjonen snudde. I dag er alle mann i arbeid, og hos den tradisjonsrike produsenten lages det nå 12–13 båter i uka.

Vi ser konturene av noe med fremveksten av et elbåt miljø i Norge. Det vil være naivt å tro at dette alene fikser bransjen – som plaster på et skrubbsår. Nei, her må hele laget til Bob være med. De visjonære tenkerne, investorene, myndigheter både sentralt og lokalt. Men først av alt handler det om vilje til å se løsninger tilpasset en ny tid. Pandemiens tid kan være et slikt positivt momentum. Vi må aldri slutte å handle med hverandre, eller snakke med hverandre, eller løse problemer for hverandre, men det går også an å hente tilbake produksjon og kunnskap av samme grunner som vi flagget ut.

Og så er det viktig å trekke frem de som faktisk er litt Byggmester Bob i dette landet. Helge Duus er blitt omtalt som gudfaren i norsk

båtbyggermiljø, og mest kjent for «landeplagen» Ibiza. En av Norges mest solgte båttypen. Da vi fikk vestpåbudet laget han en båt på 8,01 meter. Det betydde at de som absolutt ikke ville seile med vest under fart, kunne legge inn protest ved å kjøpe hans spesialtilpassede båt. Den hadde han klar på veldig kort tid. Nå er han i gang med å se på produksjonen av båter tilpasset elektrisk drift. Det forundrer meg ikke om norsk båtbransjes Byggmester Bob fikser dette også. Det handler om å se muligheter i nye og spennende utfordringer.

Kan det fikses? Klart det kan!



**Jeg liker Byggmester Bob og hans løsningsorienterte holdning. Det gjør Gustav også. Det er 58 år imellom oss. Men vi finner lett sammen i universet til Bob.**





## Det store bildet



**Fra mørketid til lysere tider.** Polarlys – aurora borealis i nord og aurora australis i sør – fargesprakende himmelfenomener som blant mange ting har gjort Norge til et reisemål for hele verden. Hurtigruteskipet «Polarlys» representerer kontinuiteten i det Norge og verden har stått i denne våren. Symbolet på en næring som er hardt rammet, men som likevel vil bestå. Som kysten har bestått i millioner av år, så er tiden med turister som et unevnelig millisekund. Så derfor må vi raskest mulig ta tilbake dette tusendelssekundet. Begynne med oss selv. «Norge – ditt eneste ferieland» – er det mange som spøker med. Men denne sommeren kan det være virkeligheten. Støtt opp om engasjement og initiativ. Hurtigruta, selve symbolet på riksvei 1, kystens «perpetuum mobile», kan være ett av mange gode realiserbare mål denne sommeren.

Foto: Frode Pedersen



# Din støtte redder liv

Som en frivillig, humanitær medlemsorganisasjon jobber vi i Redningsselskapet hver eneste dag for å redde liv, berge verdier og forebygge. Vår visjon er at ingen skal drukne. For å klare det trenger vi din støtte. Vårt arbeid er ikke mulig uten støtte fra privatpersoner og næringslivet.

## Bli fast giver

Ved å gi et fast månedlig beløp på 150 kroner, bidrar du til at redningsskøytene er i beredskap. Send **REDD LIV** til **2366** for å registrere deg som fast giver.

## Bli Totalmedlem

Totalmedlemmer får fri assistanse i tre timer, ingen egenandel på assistanser og en rekke andre fordeler for 995 kroner i året. Send **TOTAL** til **2366**. Les mer på [rs.no/medlem](http://rs.no/medlem)

## RS Aktiv

Gratis assistanse for deg som er aktiv på sjøen uten motor. Prisen for et fullt medlemskap er 400 kroner i året. Nødknappen koster 595 kroner (engangsbeløp), og betinger medlemskap i RS.

## Bli frivillig

Bruk noe av din fritid som frivillig mannskap på sjø eller land. Les mer på [rs.no/frivillig](http://rs.no/frivillig)

## Barnas Eliasklubb

Eliasklubben er vår sjøvettklubb for barn mellom tre og åtte år. Medlemskapet koster 295 kroner i året. [eliasklubben.no](http://eliasklubben.no)

## Gi et engangsbeløp

- SMS: **LIV** til **2366**, da gir du 200 kroner til vårt formål
- **VIPPS**: Valgfritt beløp til **2366**
- Gavekonto nr 5005 26 50 000: Oppgi gavens formål samt navn og adresse på giver. Kontoen benyttes også for minnegaver.

## Gi en nautisk mil

Å drifte en redningsskøyte koster 500 kroner pr nautisk mil. Din bedrift kan kjøpe nautiske mil og bidra til å redde liv. Les mer på [nautiskmil.no](http://nautiskmil.no)

## Testamentarisk gave

I over 125 år har testamentariske gaver vært avgjørende for redningsskøytenes livreddende beredskap langs kysten vår. Kontaktperson: Solfrid Bøe, tlf 928 36 141

*Redningsselskapet er medlem av Innsamlingskontrollen.*



## Redningsselskapet takker for gaver innsendt til minne om:

Arthur Ottesen	Hans-Martin Bøgevik
Geir Harald Hansen	Bjarne Nyhammer
Gudmund Leif Hansen	Terje Håkon Johansen
Hallstein Aalberg	Erling Finstad
Ola Bård Natvig	Hans M Kjøge
Rolf Øien	Benjamin Petter Johan
Sigmund Askvik	Benjaminsen
Henrik Emil Eide	Einar Arne Saltskår
Paul Arne Seim	Agnar Stangen
Hans Edmund Rånes	Arild Larsen
Eilif Bernhard Lyngstad	Sigurd Ole Danielsen
Anna Martinussen	Jan Gudmund Kvamme
Normund Arntsen	Harald Haugland
Kolbein Peder Martin	Holger Hansen
Kristiansen	Willy-Kolbjørn Bjørnstad
Åse Jakobsen	Ole K Tautra
Jan Valmyr	Magnus Lundøy
Simen Rask	Liv Storvik Harby
Harald Kr Hansen	Elna Svalheim
Bjørn Alfheim	Kristian Elvevoll

Minnegavene går til vårt arbeid for en trygg kyst. Les mer på [rs.no/minnegave](http://rs.no/minnegave)

## Vår hovedsamarbeidspartner



## Våre samarbeidspartnere



## Faddere for redningsskøyter





Söderberg  
& Partners

Båt

# Spør en båtentusiast om båtforsikring

**DETTE ER RUNE.** Han er teamleder for båtforsikring hos Söderberg & Partners. Rune vet mye om båt – og alt om hva en båtforsikring bør inkludere. Sånne som han vet at en forsikring må dekke hele båten:



## Totalskadegaranti

Du får tilbake det du har betalt for båten når du forsikrer den for kjøpesummen og ikke bare markedsverdi på skadetidspunktet, noe som er det normale i andre båtforsikringer.



## Aldersgaranti

Vi har ingen aldersfradrag. Det betyr at erstatningsverdien ikke reduseres ved kaskoskade, når en ny del erstatter en brukt.



## Motorskadegaranti

Omfatter både motoren og alle komponenter som skaper framdrift, som for eksempel girkasse, drev og aksling.

Norwegian Broker har blitt en del av rådgivningshuset Söderberg & Partners. Vi har fått nytt navn og nytt utseende, men er de samme menneskene. Vi er Norges største forsikringsmeglere av fritidsbåtforsikring.

Les mer om garantiene og vår båtforsikring på [soderbergpartners.no](https://soderbergpartners.no) eller ring ekspertene våre for en uforpliktende forsikringsprat: **480 73 300**



**FENIX**  
LIGHTING FOR EXTREMES

"BEST AV DE BILLIGE"  
DINSIDE.NO MARS 2019

**HM65R** MAKS LYSTYRKE **1400** LUMEN

Importør: TENO ASTRO AS - tenostro.no



**BÅTEN KLAR  
TIL NY SESONG?**

Vi på Lønsethagen Elektro-Diesel har spisskompetanse på diesel-komponentene i din båt, dette lar oss feilsøke og reparere komponentene isteden for å bytte hele delen  
- det sparer du penger på!

**LØNSETHAGEN**  
ELEKTRO-DIESEL AS

**BOSCH**  
Diesel Center

71 24 17 50 post@lonsethagen.no www.lønsethagenelektrodiesel.no



•••••  
**VIKØrsta**

**Flytebrygger og marinaanlegg**

- Markedets beste kompetanse
- Høykvalitets produkter
- Størst utvalg i standardprodukter
- Prosjektering
- Montasje
- Service og vedlikehold

www.orstamarina.no

a SAFEROAD® company

# LØFT BLIKKET

DET SOM ER DUMT I BIL  
- KAN OGSÅ VÆRE DUMT I BÅT



Visste du at halvparten av alle ulykker på sjøen skyldes kantring og fall over bord? Og at mobiltelefon og annet navigasjonsutstyr stjeler oppmerksomhet fra båtfører? Samtidig øker trafikken på sjøen og farten blir større.

Sjøfartsdirektoratet, Kystverket og Redningsselskapet har som mål om at alle som ferdes i båt skal ta mer bevisste valg - både for egen og andres sikkerhet. Vi oppfordrer herved alle båtførere til å **LØFTE BLIKKET**.

Les mer på [loftblikket.no](http://loftblikket.no)

# Her finner du kystens perler

**Tekst og foto:** Odd Roar Lange / The Travel Inspector





## Sogndalstrand Kulturhotell

N 58° 23.024' – Ø 006° 03.882'



Det lille tettstedet som ligger tre mil sør for Egersund ble fredet av Riksantikvaren i 1994, og er med sin vakre bebyggelse helt unik i Norge. I dette lille tettstedet handler det om å gå sakte nok og å nyte øyeblikket med de fine hvite småhusene på begge sider av hovedgata. Kulturhotellet i Sogndalstrand består av en rekke ulike hus. Når du først er på disse trakter, bør du få med deg Varhaug gamle kirkegård, Obrestad fyr og Hå Gamle Prestegard, for å nevne noen av attraksjonene.

[sogndalstrand-kulturhotell.no](http://sogndalstrand-kulturhotell.no)



## Knutholmen

N 61° 45.923' – Ø 4° 52.680'



På fiskeværret Kalvåg ligger det flotte anlegget Knutholmen. Kalvåg er et tettsted på øya Frøya, ytterst i havgapetn i Bremanger kommune. Kalvåg har litt over 400 innbyggere.

Dagsturen til Hornelen i Bremanger er krevende, men regnes som en av de aller fineste på Vestlandet. Hornelen ligger 860 meter over havet og er Europas høyeste sjøklippe. Selv om storhavet ligger like utenfor og kan by på krevende vær, så byr Knutholmen både på en stille havn samt rorbuer, hotellrom og leiligheter. Samt en god restaurant med herlig sjømat.

[knutholmen.no](http://knutholmen.no)

**L**angs kysten av Norge finner vi en rekke fantastiske steder som utmerker seg når det gjelder vertskap, servering og overnatting. Du kan nå dem når du kommer sjøveien og de sikrer deg selvsagt en trygg havn under oppholdet.

2020-sesongen kommer til å bli annerledes enn foregående sommersesonger på grunn av lokale tilpasninger i forhold til koronasituasjonen. Husk derfor å sørge for at du har oppdatert informasjon før du drar av gårde. Og å bestille plass på forhånd, både i gjestehavner, i restauranter og for overnatting i land. Det er alltid det smarteste tipset.

Om vi skal advare mot noe, så er det risikoen for å tape sine hjerter til noen av disse fine stedene. Har du besøkt dem én gang så vil du med stor sannsynlighet tilbake.

# Kuringen Bryggehôtel

N 64°2'23.5' – Ø 10°3'12.7'



I 1992 kjøpte Steinar Thorvaldsen en falleferdig brygge i Kuringen i Stoksund i Åfjord, helt nord i Trøndelag. Han ville gjøre brygga om til familiens feriested. Men underveis vokste planene til å skape Kuringen Bryggehøttell. I nær 20 år pågikk arbeidet, og for fem år siden overtok datteren Ellen og hennes mann Olivier det spesielle prosjektet. Et perfekt sted for reiseglade som elsker unike hoteller og som vil få litt inspirasjon.

I 2018 fremstod Kuringen Bryggehøttell som et moderne hotell med en stolt historie. Og i dag kan man besøke Kuringen Bryggehøttell for å oppleve restauranten med lokale råvarer som foredles til nordisk matkunst, eller bade fra badstuflåta, eller gå fine turer i nærområdet.

[kuringen.no](http://kuringen.no)



# Manshausen

N 67° 50.106' – Ø 14° 47.225'



Sjøhyttene henger ut fra kaikanten og på spektakulære steder på svaberget. Gjennom de store panoramavinduene føler du at naturen kommer inn i hytta. Og fra badestampen eller badstua er du bokstavelig talt i ett med naturen. Slike opplevelser får du når du er kommet til øya Manshausen i Steigen.

Steigen kommune i Nordland er, med sine hundrevis av øyer, krystallklart vann, rike dyreliv over og under vann, og herlige sjøluft, ett av de absolutt fineste stedene du kan feriere i Norge. Og det er her ved Grøtøy gamle handelssted, som i sin tid var Nordlands største, at polfareren og oppdageren Børge Ousland fant og skapte sitt ferieparadis.

Ikke bare for seg selv, men for feriegjester som jakter på det helt spesielle. Med muligheter til fjellturer, fiske, padling og stillhet og ro –



og med Lofotveggen som kulisser mot nord – er Manshausen blitt en perle av de sjeldne.

Dagen på Manshausen starter med en herlig frokost som gir energi til en ny dag i opplevelsrike omgivelser. Deretter kan du være med på padlekurs eller padletur, på fjellklatring, dykking eller fiske.

På Manshausen kan man både ha late dager og aktive dager. Du får uansett rikelig med påfyll av gode opplevelser. Hva med å avslutte dagen i en av hyttene med en god bok som du har lånt fra polarbiblioteket på Manshausen, med noe godt i glasset og utsikter til en ny herlig dag?

[manshausen.no](http://manshausen.no)

## Finnøy Havstuer

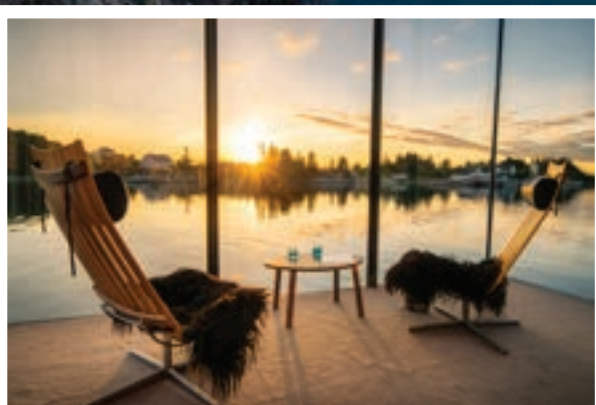
N 62° 48.215' – Ø 006° 30.625'



Ytterst på Romsdalskysten ligger øyene Sandøya, Ona og Finnøya som perler på en snor. Alle kan tilby trygge havner for båtfarende. Finnøya Havstuer er åpen hele året og gir gjester, enten de kommer med ferga eller med egen båt, gode opplevelser.

I en årrekke har hotellet bygget opp et godt rykte for sitt gode vertskap og sin gode mat. Her kan man besøke akevittbutikken, restauranten, leie rom eller besøke badelandet «Håp i havet». Det finnes også et lite motormuseum ved gjestehavna.

[classicnorway.no/hotell/finnoy-havstuer](http://classicnorway.no/hotell/finnoy-havstuer)



## Oscarsborg Hotel & Resort

N 59° 40.69' – Ø 10° 36.23'



For 80 år siden ble «Blücher» senket av kanonene på Oscarsborg. I dag er det fred og fordragelighet som preger livet på festningene. Her går man virkelig rundt i historiske omgivelser, enten man kommer med ferge fra Drøbak (avgang hver time) samt sommerrute fra Oslo, eller med egen båt til gjestehavna. Denne har normalt 110 plasser, men dette vil bli redusert denne sommeren. Mange båtgjester setter stor pris på Havnekroa og et besøk på Festningsmuseet. Oscarsborg Hotel & Resort har i alt 89 rom.

[festningshotellene.no/oscarsborg-hotel-resort/](http://festningshotellene.no/oscarsborg-hotel-resort/)



## Bekkjarvik Gjestgiveri

N 60° 04.56' – Ø 005° 12.211'



Kong Christian IV bestemte på begynnelsen av 1600-tallet at det skulle anlegges overnattingssteder for hver halve dagsreise langs kysten av Norge. En god idé med trygge og gode havner langs mange værharde strekninger.

Derfor startet man på slutten av 1600-tallet etableringen av Bekkjarvik – i dagens Austevoll kommune som ligger sør for Bergen. Og utviklingen har fortsatt i flere hundre år. Bygda har i dag knappe 600 innbyggere, men har allikevel klart å markere seg på verdenskartet når det gjelder gastronomi. I 2014 ble Arnt Johannessen kåret til «årets kjøkkenkokk» i Norge. Året etter gikk Ørjan Johannessen til topps i Bocuse D'Or i Frankrike.

I sommer kan du oppleve deres matkunster, basert på lokale råvarer på Bekkjarvik Gjestgiveri, som sammen med gjestehavna ligger på øya Selbjørn. Bli med på kokkekurs eller vinkurs, eller bli med på øyvandring i fantastiske omgivelser.

[bekkjarvikgjstgiveri.no](http://bekkjarvikgjstgiveri.no)

## Det Lille Hotel i Risør

N 58°43.228' – Ø 009°14.453'



Dersom du har sansen for de små hotellene med de store opplevelsene, så er dette hotellet i den vakre sørlandsbyen Risør noe å tenke på. Hotellet består av flere unike bygninger i byen. Du finner 12 rom og suiteer i sentrum og fire suiteer i det renoverte huset fra 1752, i Buvika, noen hundre meter fra torget i Risør.

Gjestehavna i Risør ligger i indre havn og med kort avstand til alle fasiliteter.

[detlillehotel.no](http://detlillehotel.no)

# Henningsvær Bryggehotell

N 68° 155' – Ø 14° 205'



Lofoten og Vesterålen har i løpet av de siste årene blitt noen av de mest besøkte reiselivsmålene i Norge. Og det er ikke uten grunn. For her finner du de herligste og mest autentiske små stedene på rekke og rad. Henningsvær er et levende fiskevær, og hva er bedre enn å sitte på brygga mens du ser fiskebåter komme og gå, høre måkene glede seg over sine festmåltider mens du nyter dagens vel tilberedte middag med råvarer rett fra havet.

Henningsvær har en rekke gallerier og håndverksbutikker, og været er et perfekt utgangspunkt for flotte fjellturer i nærheten. Bryggehotellet er et moderne hotell og en fin base for oppholdet, enten du kommer sjøveien eller landeveien.

[classicnorway.no/hotell/henningsvar-bryggehotell](http://classicnorway.no/hotell/henningsvar-bryggehotell)



# Klokkergården

N 66° 39.940' – Ø 13° 03.400'



Kritthvite strender, bratte fjell, hundrevis av holmer og skjær i en vakker skjærgård. Vi snakker om Rødøy på Helgeland i Nordland. Kommunen omfatter den nordvestligste delen av Helgelandskysten, og grenser i nord mot landskapet Salten. Rødøy har bare 150 innbyggere. Når dere legger til på gjestehavna er det bare en kort tur til eventyrskogen like ved.

På Rødøya finner dere også Norges eneste bamsemuseum med i alt 1500 bamser. Eller ta en tur opp på fjellet Rødøyløva for å se utsikten herfra. På den største stranden, Storsand, er det gratis bruk av solsenger, dusj, toalett og grillhytte.

På slutten av nittitallet tok Malin Arntsen fatt på et omfattende renoveringsprosjekt av fullstendig falleferdige Klokkergården. Tusenvis at timer senere står Klokkergården ferdig med en herlig restaurant og rom til leie. Stedet er virkelig en perle.

[klokkergaarden.no](http://klokkergaarden.no)



# Vi er klar for tidenes båtsommer!



**Rikke Lind**  
Generalsekretær

**R**edningsselskapet er som alle andre påvirket av covid-19. De første ukene handlet alt om å sikre beredskapen, tjenestene og mannskapene våre. Det var fokus på smittevern, dvs sikre prosedyrer/skaffe utstyr, og frakte mannskaper ut til skøytene. Vi bestod denne oppgaven og alle våre redningsskøyter har vært i drift gjennom hele krisen. Etter hvert ble våre inntekter og rammebetingelser usikre. Statsstøtte og tippe-midler er i spill. Våre donatorer er også rammet av krisen, dette får betydning for oss. At flere må prioritere tøft for å få endene til å møtes i egen økonomi, får betydning for våre faste givere og vårt innsamlingsarbeid. Alt dette til sammen gjorde at vi, som mange andre, måtte vurdere om det var mest gunstig å permittere ansatte. Men etter at vi har gått noen runder med tillitsvalgte og ansatte, valgte vi en litt annen vei. Vi ønsket alle i arbeid, noe som betydde at vi måtte omorganisere. 20% av våre ansatte rundt i hele Norge fikk nye oppgaver og ledere. En ordning alle våre medarbeidere var innstilt på, og som gjorde at vi nå går inn i tidenes Norges-sommer. Store deler av våre omorganiserte medarbeidere er plassert på vårt eget kundesenter. Et kundesenter som nå består av enda flere motiverte ansatte som står på for våre medlemmer og kunder, slik at båtfolket kan få best mulig hjelp og service.

Med gode sikkerhets- og smittevernsrutiner finnes det ikke et bedre sted å være enn på sjøen i sommer. Med 52 redningsskøyter langs vår langstrakte kyst, samt Femunden og Mjøsa, er vi godt rustet for å hjelpe deg. Våre mannskaper har utstyr og har gjennomgått trening for å

ivareta smittevern og utføre oppdrag. Vær derfor ikke redd for å ta kontakt. Vi er til for dere.

I år blir det norgesferie på de fleste av oss. Båtforhandlere melder om rekordsalg av brukte og nye båter, store og små. Noen går også sommeren i møte med kajakk eller nytt seilbrett. RS Aktiv er et av medlemskapene som vi har utformet for å kunne yte best mulig service til de mykere trafikantene på sjøen. Vi har også i år utviklet et helt nytt medlemstilbud til de som leier båt, eller hytte med båt. De kan tegne medlemskap for en uke av gangen. Vi tilpasser medlemskapene våre, så vi kan yte best mulig service til alle brukere av sjøen. Redningsselskapet har alltid behov for flere medlemmer og støttespillere. Støtten som vi mottar sørger for at vi kan holde oppe beredskapen på våre redningsskøyter gjennom hele året. Så finn ut hvilke av våre medlemstilbud som passer deg.

Nøkkelen til en trygg og god båtsommer ligger uansett mye i det forebyggende arbeidet som gjøres i forkant av seilassen. Dette er sommeren for å ta båtførerprøven digitalt, sjekke båten og vesten en ekstra gang og forsikre seg om at utstyret er i god stand. Forbered turene godt og sjekk værforhold før du drar ut.

Vi kan ikke verne deg mot at ulykker skjer. Det avhenger av hvor godt forberedt du er og at du har kompetanse på båt og bruk. Det jeg kan love er at skulle du likevel ha bruk for vår hjelp, ja så er vi bare et par tastetrykk unna. Det er bedre med en telefon for mye til vår servicetelefon 915 02 016, enn å vente til hendelsen utvikler seg til en ulykke.

## *Her er mine båtråd i sommer!*

Vi vil at folk skal bruke sjøen så mye som mulig. Båtlivet skal nytes i fulle drag, også i situasjonen vi står i nå. Det må likevel gjøres etter helt spesielle sjøvettregler i sommer:

**1** Ikke reis på sjøen om du er syk. Ingen av de 22 000 vi hjelper hvert år hadde planlagt å få problemer. Ikke bli overrasket om du treffer våre redningsmannskaper iført smittevernutstyr.

**2** Husk at havner og drivstoffpumper kan være stengt. Derfor viktig med god planlegging denne sommeren. Registrer deg som totalmedlem, og meld båten inn i småbåtsregisteret.



**3** Hold avstand. I båten, til gjestehavner og til andre båter. Sjekk om kommunen du skal besøke har innført lokale restriksjoner. Fortsett med god håndhygiene. Det reduserer muligheten for at du sprer smitte.

**4** Respekter gjeldende regler hvis du ønsker å ta båten til utlandet. Slik unngår du å skape bry for dem som sørger for grensekontrollen til sjøs.

**5** Tenk over alle flater du tar på. Vær nøye når du rører drivstoffpumper, kortterminaler, ripa, rekkverk på land og alle berøringsflater om bord. Desinfiser både før og etter bruk.

**6** Tenk på hvordan du i best mulig grad kan ivareta egen sikkerhet. Vær din egen beredskapssjef. Planlegg for utfordrettede hendelser.

**7** Ikke nøl med å ringe Redningselskapet når det trengs. Skulle det oppstå en nødsituasjon, uansett gode forberedelser, er vi klare til å hjelpe. La oss alle gjøre en felles innsats denne sommeren for at båtferien blir smittefri.

***Kos dere på sjøen.  
God sommer.***

# Romantikk og drama på kjærlighetsøya ~ Håholmen ~

Her skaper Hanne og Ketil drømmeferier til havs.



Tekst og foto:  
Odd Roar Lange / The Travel Inspector

## ” Jeg følte nærmest at navnet vårt stod på den stillingsannonsen.

**HÅHOLMEN PÅ HUSTADVIKA:** Hundrevis av ganger seilte Hanne Nilsen og Ketil Jentoft over ett av norskekystens mest ugjestmilde havstrekninger, Hustadvika. I storm og i stille. I solnedganger og i kveldsmørke. Men de ante ingenting om at de skulle gå i land på en liten holme på knappe 50 mål. Og at de skulle være med på et lite stykke reiselivseventyr. Nå vet de bedre.

For når sola kommer opp over den lave fjellrekka i øst, og sender sine første morgenvarme stråler over Håholmen, er det klart for en ny dag både for Hanne og Ketil, og dagens gjester ved Håholmen Havstuer i Møre og Romsdal.

Noen av gjestene står allerede på brygga, med en kopp ferskbrygget kaffe i hånda, og kikker på en hegge som står urørlig i fjæresteinene og venter tålmodig på en forbisvømmende frokost.

Om de snur seg mot nord, vil de se tre grågjess som beiter i det saltholdige gresset på en liten holme.

Det er nesten uforståelig at en av landets vakreste, og i perioder ganske så trafikkerte nasjonale turistveier, Atlanterhavsveien, går over en rad av øyer og holmer bare ti minutter med båt unna.

Ved Håholmen Havstuer virker det som om tiden står stille for gjestene, mens tiden flyr for det nye vertskapet og deres stab.

Når du driver en turistdestinasjon bokstavelig talt midt i Hustadvika, så vet du at det alltid er noe som skulle ha vært gjort. Enten er det vedlikeholdsarbeide som venter, en ny oppskrift som skulle vært testet ut – eller det er nye gjester som ankommer eller som er klare for avreise.

### SIJØVEIEN TIL HÅHOLMEN

Håholmen har i flere hundre år vært en trygg og viktig nødhavn for sjøfarende mellom Molde og Kristiansund. Den har også vært mottakshavn for torsk som foredles til klippfisk, og en øy for fest og moro. Ikke alle var like glade for det siste. Mer om det litt senere.

Ingen vet med sikkerhet når de første menneskene ankom Håholmen. Men skriftlige kilder datert 24. september 1677 har allerede notert Peder Olufsen Gemt som besitter. «Husene er

alle gode, og kan føde tre kyr», viser justisprotokollen for Nordmøre. Det betyr at bosetting var på plass allerede i god tid før denne datoen. I fra årene som kom er det sparsomt med skriftlige og pålitelige kilder, men det bekreftes at kjøpmenn i Kristiansund drev fiskeoppkjøp fra Håholmen i 1720. Klippfisknæringen var i vekst, og øya ble brukt som overnattingssted for fiskere som rodde ut til fiskeplassene utenfor kysten av Nordmøre og Romsdal.

Der tidligere tiders folk kom sjøvegen i spinkle robåter med enkle seil, er det i dag en moderne gjestehavn med både strøm, dusj, toalett og pub/restaurant som venter sjøfarende.

### TURISTENE KOMMER

Håholmen fortsatte å være viktig i klippfiskhistorien på Nordvestlandet. Både gjennom 1700-tallet og 1800-tallet. På det meste var det 30 fastboende på fiskeværet og opp mot 200 fiskere i toppsesongen.

I 1802 kjøpte Kristiansunderen Nikolai Knutsson fiskeværet Håholmen. Han var da Norges rikeste person – og er den eneste privatpersonen som har gitt lån til Kongen. I 1889 overtok Bård Bergseth fiskeværet sammen med kona Marit. De fikk åtte barn, men bare fire levde opp. To døde av tæring og ett barn døde under uklare omstendigheter i England – mens en liten gutt falt i sjøen og druknet.

Fiskeværet var i drift frem til 1960-tallet og fraflyttet i 1978. Før det ble nye tider på øya. For i 1989 overtok barnebarnet, eventyreren Ragnar Thorseth og kona Kari, det unike stedet. De utviklet stedet til Håholmen, til et sted hvor man kunne formidle den moderne vikingenes historie.

De gamle rorbuene, naust, brygger og bolighus ble renoveret i samarbeid med riksantikvaren. Og det ble gjort plass til konferanser, bryllup, åremålsdager og romantiske opplevelser, til gutteturer og venninneturer. Vikingknarren Saga Siglar, som ble knust til pinneved under et dramatisk forlis i Middelhavet, ble fraktet til Håholmen og fungerer i dag som kinosal på Håholmen!

Det ble skapt et nytt liv på Håholmen. Familien Thorseth ønsket imidlertid avløsning, og da kom dagens eiere, Classic Norway Hotels, 🇳🇴



## Håholmen Havstuer

N 63.0219' – Ø 7.38249'



**Ligger i Averøy kommune i Møre og Romsdal**

**47 rom, 100 sengeplasser**

Kro og restaurant, møterom, gjestehavn med strøm, vann, dusj og toalett

### Fra Molde:

Molde Lufthavn Årø – Håholmen Havstuer  
Kjør inn på Fv62 mot Averøy Parkeringsplass for biler. Ta båten over til Håholmen

**48 km** Estimert tid: **50 min**

### Fra Kristiansund:

Kristiansund Lufthavn Kvernberget – Håholmen Havstuer. Ta første avkjøring ut på Wilhelm Dalls vei/Rv70. I rundkjøringen: Ta første avkjøring ut på Averøyveien. I rundkjøringen: Ta første avkjøring og hold deg på Averøyveien. I rundkjøringen: Ta tredje avkjøring ut på Fv64. Bomvei på del av strekningen. Parkeringsplass for biler. Ta båten over til Håholmen

**39 km** Estimert tid: **45 min**

[haholmen.no](http://haholmen.no)



### Ragnar Thorseth

Eventyreren Ragnar Thorseth (72) fra Herøy i Møre og Romsdal er en av vår tids store norske eventyrere etter mange spektakulære

reiser til sjøs. Mange av dem er beskrevet i filmer og bøker. Det startet allerede i 1969 da han rodde fra Måløy til Lerwick på Shetland. Senere var han på flere tokt i polare strøk. I fra 1984 til 1986 seilte han og familien verden rundt med skuta «Saga Siglar». Skipet forliste senere i Middelhavet i 1992. Restene av vikingskipet ble brakt til Håholmen ved Hustadvika og er i dag kinosalen på øya. Ragnar Thorseth overtok i 1989 fiskeværet Håholmen sammen med kona Kari. De utviklet stedet fra ni hus til over 20, og fiskeværet ble et attraktivt feriested. I 2004 ble Håholmen Havstuer overtatt av Classic Norway Hotels.



**Øverst:** Gjestehavna på Håholmen gir kjærkommen hvile både for langveisfarende og lokalbefolkningen.

**Over:** Håholmen Havstuer forener ny og gammel tid. Vikingskipet og nye båter passer fint sammen.

**Nederst:** I Saga Siglarhallen får gjestene høre om drama og redning til havs.

på banen. Holmen skiftet eiere i 2004 og nye vertskap brakte historien og tradisjoner videre i årene som fulgte. Samtidig ble også standarden hevet. Dagens gjester – enten fra innland eller utland – er kresne. Og får kravene innfridd.

Våren 2019 var det klart for et nytt vertskapsskifte.

### FIKK KJEFT AV KJÆRESTEN

Kjetil Jentoft hadde nærmere 30 år i reiselivet bak seg. Med kokkeutdanning og fartstid både på Continental, hos restaurant Blom i Oslo og i Rica Hotell i Kristiansund og Kirkenes.

Men da Hurtigruten ville gå fra wienersnitzel og hamburgere og pommestruer på menyen til sitt nye «Norwegian Coastal Kitchen», med lokalmat og høykvalitetsmeny, fikk de raskt Jentoft i kikkerten.

Han mønstret på «MS Finnmarken» i Trondheim og ble tatt imot av resepsjonsansvarlige Hanne Nilsen som allerede hadde årelang erfaring i rederiet.

– Jeg syntes hun var veldig streng, og det var ikke kjærlighet ved første blick, ler Jentoft.

Men kjærligheten går sine egne veier, og etter en tid slo den rot og fikk blomstre. De to sjøfol-

kene, hun fra Sortland, han fra Oslo, var blitt til par. Med samme vaktuer på sjøen og samme fridager i land.

Hanne og Ketil hadde en av sine frivakter fra sine jobber om bord på hurtigruteskipet «MS Finnmarken» da de fant ut at de skulle ta en kortreist søndagstur fra rekkehuseleiligheten de nettopp hadde kjøpt i Kristiansund. Turen gikk de 35 minuttene til Atlanterhavsveien og Eldhusøya, hvor de fikk plass på skyssbåten ut til Håholmen. Der de falt pladask for den vakre øya med 25 bygninger, vikingskip både på sjøen og i kinoen, fiskebåt og småbåter. Dette var drømmen av et feriested. Tenk så heldige de er, de som får være verter her. Som får bo her hele året...

### TRUFFET AV ANNONSEN

– Vi var egentlig fornøyd med livet på Hurtigruten og hadde ingen jobbskifte i tankene. Men ikke lenge etter oppdaget jeg tilfeldigvis at Classic Norway søkte nytt vertspar til Håholmen Havstuer. Jeg følte nærmest at navnet vårt stod på den stillingsannonsen, ler Hanne.

Som ikke brukte mange minuttene på å overtale Ketil til en felles jobbsøknad.



## Siktet for uskikkelig atferd

I historien om Håholmen finnes også beretningen om da Synev fra Håholmen ble siktet for uskikkelig atferd.

Herr Amund Bartow hadde klaget på hennes livsførsel. Han hadde ikke selv vært på land, men hørte ståk og bråk av drikking, og annen ugudelighet, da han dro forbi med båten sin. 12 vitner ble innkalt til rettssaken og måtte avgi ed. De hadde alle hørt det samme som Bartow, på lørdags- og søndagskveldene.

Halvar Larsen hadde vært på Håholmen både før og etter at «denne tøs hadde kommet dit». Og det hadde vært ståk og drikking så lenge fisket varte. Stenner Giedøen hadde kommet roende fra Fosen en søndagsnatt og hørt et stort drikkelag med banning og slåssing. Og Erik Kalvøen hadde sett Johan Bølvågen legge seg i senga hos Synev, og han lå der også om morgenen. Men begge hadde klær på seg...

Synev, på sin side, sa til sitt forsvar at hun kun var et fattig og skrøpelig menneske som ikke maktet å bevise sin uskyld.

Synev Haaholmen ble 7. februar 1711 dømt for ulovlig øl- og brennevinsalg på lørdager og søndager. Ja, endog på bededagen. For sådan uskikk og guds fornærmelse ble hun dømt til en større straff, etter loven. Hvor stor straffen ble, fremgår dessverre ikke av utskriften fra rettprotokollen

1. mars 2019 kunne de to gå i land på fiskeværret. Jobben var deres. Og nå stod oppgavene i kø: Gjør noe spesielt ut av øya. Det skal ikke være et «high-end»-reisemål. Men det skal være inspirert av det.

– Her får vi lov til å påvirke hele produktet. Vi kan gi tradisjonsmaten vår personlige touch. Vi har en eier som vil at vi skal dyrke forskjellene mellom de ulike hotellene i kjeden. Og med omtanke og kjærlighet til stedet, og med god hjelp av en inspirert stab, skal vi sørge for at gjestene får en positiv hotell- og restaurantopplevelse de ikke glemmer, forteller Ketil.

Som den saudiarabiske gjesten som var på besøk sammen med sine nordiske verter. Og som etter to døgn kastet seg på telefonen for å få en bekjent fra Saudi-Arabia til å legge om sine ferieplaner: «Du må ta med deg familien hit til Håholmen», var gjestens klare anbefaling. En anbefaling som ble fulgt. Og enda et hjerte var tapt til øyriket på Hustadvika.

### BÅTFOLKETS ANKOMST

– Håholmen ligger bokstavelig talt midt i matfatet, enten man vil ha sjømat, gode oster, kjøtt fra villsau eller grønnsaker og krydder. 🇳🇴



**Venstre:** – Velkommen til oss på Håholmen Havstuer, sier Hanne Nilsen og Ketil Jentoft. Det er klart for ny sesong.

**Høyre:** Lokalmat er en viktig del av det som serveres på øya. Fenalår av spelsau er blitt en ettertraktet matskatt.

Vi har alt dette – enten fra øya eller fra nærliggende produsenter, sier matentusiast Ketil Jentoft. – Folk som kommer til Håholmen med egen båt er en kjærkommen gjestegruppe. Mange kommer nordfra, siden det er kort vei fra Kristiansund til Håholmen. Mens de som kommer sørfra må over Hustadvika. Noe som kan være en spennende utfordring for enkelte.

Men de kan få kyndig hjelp, for både Hanne og Ketil har gjennomført fritidsbåtskipersertifikat D5L for å kunne gi full service til gjestene på Håholmen.

– Vi får mange telefoner fra båtførere som ønsker veiledning til en trygg seilas mellom

holmer og skjær. Og vi ønsker dem hjertelig velkommen. Enten det er langturseilere eller kortreiste gjester. I sommer skal vi tilby gjestene en egen piknik-kurv som de kan ta med på land og finne sitt favorittsted på øya. Å se solnedgangen bak Kvitholmen fyr, mens havørna seiler over rødgul kveldshimmel. Du glemmer det aldri, lover værbestyrerne på Håholmen, og avslutter:

– Vi kommer også til å be gjestene om hjelp til å samle inn plast som de finner i fjæra. Sammen kan vi sørge for at plasten kommer dit den skal, og ikke ligger i naturen – til skade for dyrene som lever her. **R**

### ***Drama og forlis***

Hustadvika er navnet på et drøyt ti nautiske mil (18,5 km) langt åpent havstykke utenfor Hustadvika kommune i Møre og Romsdal. Havstykket er skipsleia mellom Molde og Kristiansund. I sør starter den fra Harøyfjorden og Bjørnsund fyr. I nord går den over i Ramnefjorden ved Kvitholmen fyr.

Havstykket er regnet som et av de farligste langs norskekysten, og et ukjent antall skip har forlist her. Farvannet regnes som urent i en strekning på mellom 1,5 og to nautiske mil (1,9 til 3,7 km) fra land.

Den 23. mars 2019 kom cruiseskipet MS «Viking Sky», med over 1 300 personer om bord, i havsnød etter motorstans på Hustadvika. En av de største redningsoperasjoner i nyere tid ble igangsatt. Flere hundre passasjerer ble red-

det i land via helikopter, men skipet fikk motorene i gang igjen og kom seg i sikkerhet. 25 personer måtte behandles ved sykehus.

Ingen personer mistet livet.

Samtidig som redningsaksjonen pågikk ved MS «Viking Sky», fikk lasteskipet «Hagland Captain» trøbbel like ved. Og alle de ni om bord ble reddet av helikopter etter at de måtte hoppe i sjøen.

Fire personer mistet livet da frakteskuta «Kongstind» fra Svolve sank ved Hustadvika i januar 2003. Dette er bare ett av utallige forlis på det farlige havstrekket.

Redningsselskapet har i dag RS «Erik Bye» stasjonert i Kristiansund – og det frivillige sjøredningskorpset har base på Aukra.

# SARGO

Allværsbåter fra Finland - Sikre, sjødyktige og komfortable

**Leverings-  
klare båtar !**



SARGO ( ex. Minor) er lukkede allværsbåter fra 25 - 36 fot som har en trygg, solid og sporty framtoning. De har egenskaper som er skapt for de varierende forhold som er langs Norskekysten.

Dyp V-bunn bidrar til meget gode sjøegenskaper, og skumfylt skrog reduserer støy og isolerer i stor grad. Mange sikkerhets og kvalitetsbevisste yrkes og fritidsbåtførere har Sargo som ett naturlig førstevalg. Besøk vår nettside for videre presentasjon.



SARGO 25



SARGO 28



SARGO 31



SARGO 33



SARGO 36



SARGO 36 FLY



SARGO25



SARGO28



SARGO31



SARGO33



SARGO36



SARGO36 FLY

## SARGO.no

FG Racing AS – Avd Øst: Drammensveien 214, 0277 Oslo – Avd Vest: Fjordavegen 180, 6817 Naustdal – [frode@sargo.no](mailto:frode@sargo.no) Tlf 930 99 002

Sarins Båtar Oy Ab, 67900 Kookkola, Finland, [info@sargoboats.fi](mailto:info@sargoboats.fi), [www.sargoboats.fi](http://www.sargoboats.fi)



S30 Open Merc 350 Kr 1 450 000



S33 Open VP D6-380 Kr 2 250 000



S33 HT VP D6-380 Kr 2 375 000



S36 HT / Coupe VP D6-380 Kr 2 775 000



SR41 HT / Coupe 2 x VP D4-300 Kr 3 850 000



S45 HT / Coupe 2 x VP D6-380 Kr 4 890 000



E34 Fly Komplett utstyrt! Kr 2 895 000



R40 Coupe 2 x VP D6-380 Kr 4 790 000



Virtess 420 Coupe 2 x D6-380 Kr 4 850 000

ENGINEERING

*your happiness*



S33 HT VP D6-380 Kr 2 375 000



R40 Fly 2 x D6-380 Kr 5 090 000



Virtess 420 Fly 2 x D6-380 Kr 5 150 000



R55 Fly VP IPS 800 Kr 11 250 000

## NORSKE LØSNINGER - TYSK KVALITET - BEST PRIS.

BAVARIA har i 2020 et fantastisk produktutvalg. Kun de beste og mest anerkjente designerne i verden benyttes når båtene utvikles. Et utstrakt samarbeid med ledende båtforhandlere sikrer at kundenes ønsker ivaretas. Enten du vil ha en åpen eller lukket båt, rask eller saktegående, har vi modellen for deg. Felles for de alle er at de er produsert under samme tak i et av verdens mest moderne og effektive båtverft i Tyskland. Serieproduksjon bidrar til stabil og høy kvalitet og fordelaktige priser. Det spares ikke på båtens mange komponenter og det benyttes kun utstyr fra de ledende leverandørene, en trygghet for fremtidig vedlikehold og service. Når det kommer til plassutnyttelse og komfort er BAVARIA i en særklasse. Ingen gir deg mer og bedre båt for pengene. Besøk vårt BAVARIA showroom i Leangbukta Maritime Senter og finn din nye drømmebåt!

Priser oppgitt er std båt levert på vannet i Norge.

**BAVARIA BÅT NORGE AS**  
Leangbukta 31  
1392 Vettre

Telefon: 66 76 59 29  
info@bavarianorge.no  
www.bavarianorge.no



**BAVARIA**  
BÅT NORGE AS

# Drømmetilværelse

Tekst og foto: Frode Pedersen

Han redder liv på jobb, og berger gamle biler og motorsykler på fritiden.



**Øverst:** Pål Abrahamsen mener selv han har en drømmetilværelse som skipsfører på redningsskøyta i Oslofjorden, og kan drive med gamle motorsykler og biler på fritiden.

**Under:** Pål Abrahamsen var skipsfører da containerskipet «Comar Island» fikk fullstendig blackout og drev mot land på det trangeste i Oslofjorden.

**Høyre:** Ingenting overlates til tilfeldighetene i det meste Pål Abrahamsen gjør. Her på verkstedet i Drøbak bygger han drømmesykkelen på fritiden.

**T**o uker på jobb, døgnet rundt, og med blålys og 1 000 hestekrefter til rådighet.

Så er det et helt annet fokus. To uker med nakent stål som skal bli til en ny gammel motorsykel, eller noen timer sammen med kona store lidenskap, en Jaguar E-type 1974 modell.

For noen bare en drømmetilværelse, for Pål Abrahamsen i Drøbak er dette både virkelighet og selve livet. Han er utdannet pilot, men valgte heller livet som skipper i Redningsselskapet. Det betyr at han jobber turnus med 14 dager på jobb og 14 dager fri. Eller rettere sagt, fri til å gjøre det han har mest lyst til. Gjøre sine hoser grønne, som definitivt ikke er grønne, hos kona. Hagearbeid er oppskrytt mener Pål Abrahamsen, men han bidrar gjerne for å skaffe seg det han kaller «god samvittighet» til å stikke noen timer på verkstedet, og til sin store lidenskap. Han er rask med å påpeke at da han traff kona, visste hun meget godt hva det innebar å bli kjæresten til motorhodet Pål.

– Når man har vært sammen i over 30 år, oppdratt to unger sammen, som nå er voksne, ja så kjenner man hverandre så godt at det er helt greit å ha tid for seg selv. Jeg er jo så heldig at kona deler min andre lidenskap, som er å stelle med gamle biler. Og Jaguaren er det liksom henne som kjører, og digger. Nå har vi for inngående nok en lekker sak fra gode gamle England. En sjelden Austin Healey Le Mans fra 1956, sier Pål Abrahamsen.

Siden Pål og kona faktisk deler interessen for å kjøre gammel bil, har de også utviklet en annen interesse som forener både dem og felleskapet de føler for bil. Det er å besøke historiske hoteller i Norge.

– Ingenting er som når jeg og fruen kommer rullende inn på Refsnes Gods, eller på Engø Gård, for å nyte en helg med god mat og fine stunder sammen. Vi kjører jo ikke hele tiden, smiler hipstergamlingen fra Drøbak.

– Ungene da?

– Nei, de lever sine egne liv. Sønnen min falt usedvanlig langt fra stammen, men datteren derimot ville heller gå i motorsykelbutikker enn leketøysbutikker da hun var liten. Nå handler livet om kunst og grafisk design. Så hun har tril-

let unna stammen hun også, sier Pål.

## MÅTTE FORHANDLE PÅ VEGNE AV POLITIET

– Du er en mann som er kjent for å ha meningers mot og en god porsjon integritet. Ryktene forteller at du en gang nektet politiet å komme om bord fordi du mente at personen de skulle pågripe heller ville forhandle med deg enn med politiet. Hva skjedde egentlig?

– Ja, det var en hendelse utenfor Slemmestad. En mann i en stor flybride-båt hadde nok ikke en av sine beste dager. Politiet jaktet på ham av en eller annen grunn som jeg ikke kjenner til. Vi ble bedt om å ligge standby fordi han truet med å renne både politiet og sivile båter i senk. En type trusselsituasjon vi ikke var vant til, men som vi måtte forholde oss til. Plutselig merket jeg at han kom sakte glidende mot oss. Vi visste jo ikke hva som skulle skje, men ante vel egentlig at han kom for å få kontakt. Vi var i ferd med å få til en dialog, men det hadde også politiet lagt merke til. De ønsket derfor å borde båten med skarp-ladde våpen fra «min skøyte». Det kunne gjøre oss til «skyteskive», noe jeg definitivt ikke ønsket. Jeg ba da politiet om å holde seg langt unna og heller la oss i redningsskøyta forsøke å forhandle. Han fikk i tillegg en telefon fra politiet slik





## Ingenting er som å åpne døra til verkstedet og se den stålblanke fjordingen vrinske på litt omsorg med fille og fastnøkler, sier Abrahamsen.



at de også kunne følge med på det som ble sagt. Etter hvert fikk jeg overtalt ham til å bli eskortert av oss inn til havn. Dette ble også resultatet av forhandlingene, og jeg er i dag stolt av at jeg den gang holdt skøyta nøytral og at utfallet ble så bra som det ble. Han ble selvsagt arrestert etter at han kom til land, men det er en helt annen historie.

Dette er bare en av mange utfordringer redningsskøyta med base på Oscarsborg står overfor daglig. I sesongen går det i ett, og siden de ligger så bynært som de gjør, må de også løse en del oppgaver som kan ligge i et eller annet grenseland av det det som er typisk for en redningsskøyte.

– Antallet som mister dyre briller, mobiltelefoner og tunge smykker, er nok vanligere hos båtfolket som frekventerer gjestehavnen på Oscarsborg enn noe annet sted. Men servicevennlige som vi er, så tar vi et og annet dykk for desperate folk, ler Abrahamsen.

I 2013 beregnet vi i redaksjonen hvor lang utseilt distanse RS «Bergesen d.y.» hadde på en sommer. Tallet tilsvarte tur retur Oslo New York, og mange dager har de mer enn ti oppdrag og dagsdistanser på over 200 nautiske mil.

### AVVERGET EN MULIG MILJØKATASTROFE

Skøytestasjonen på «Borgen», som de lokale kaller Oscarsborg, er blitt et lite landemerke i seg selv for båtfolk på vei inn og ut fjorden. Som skipsfører og barnefødt Drøbak-gutt, bekymrer Pål Abrahamsen seg til tider for den enormt økende tonnasje som går inn og ut av den forholdsvis trange Oslofjorden. For noen år siden var han med å avverge en katastrofe da containerskipet «Conmar Island» fikk full blackout 200 meter syd for Aspond, en mindre øy som ligger midt i den trangeste delen av innseilingsleden til Oslo. Dette skjedde like før midnatt. Skipet lå som et gedigent spøkelsesskip og drev i sommernatten.

Pål og mannskapet hans hadde en redningsskøyte på 15 meter til rådighet. Containerskipet var 140 meter langt og høyt som et høyhus. I hvert fall når du sitter i styrhuset på «Bergesen d.y.» og lar alle de 1 000 hestene få gå på maks

turtall for å holde kjempen i ro. Bildet fra denne hendelsen har blitt en klassiker på Davids kamp mot Goliat, men også klokka. Et ikke ukjent fenomen for mannskaper på redningsskøyter kysten rundt. Etter 15 minutter fikk skipet igjen start på maskinene sine. Skipsfører Pål tuslet til hjemmehavn med to mer eller mindre i stykker kjørte girbokser. Så hard var belastningen da den lille skøyta holdt kjempen i ro.

– Denne hendelsen illustrerer hvor uhyre viktig det er for skipstrafikken i Oslofjorden at vi har beredskap døgnet rundt, året rundt. Vi avverget kanskje en gedigen miljøkatastrofe den natten, men det er slike historier veldig få får høre om siden vi gjorde jobben vår, og folkene på containerskipet gjorde sin, sier Pål Abrahamsen.

Fra midten av juni, er RS «Klaveness Marine» tilbake på «Borgen».

– En av Redningsselskapets nyeste redningsskøyter er tilbake fra ett års tjeneste i Nord-Norge. Når den er på plass, får vi 2 000 hester og friske muskler til rådighet. Et viktig bidrag til beredskapen i Norges mest trafikkerte fjordarm. Og for en sommer det kommer til og bli, men vi er bedre forberedt enn noen gang, sier Pål Abrahamsen.

### LIKER KONTRASTER

Vi forlater beredskapspratene og er tilbake i verkstedet som ligger utrolig perfekt til, midt i gamle Drøbak sentrum. Bare et par hundre meter fra der han går av skøyta når vakta på «Bergesen d.y.» er over for denne gang.

– Akkurat langt nok til at jeg får lyst på en øl, og at hodet rekker å omstille seg på min andre lidenskap. Ingenting er som å åpne døra til verkstedet og se den stålblanke fjordingen vrinske på litt omsorg med fille og fastnøkler, sier Abrahamsen.

Selv om hele sykkelen ser ut som motorsykler gjorde for 70 år siden, skal denne få hjerte og hjerne fra fremtiden. Sykkelens elektriske anlegg skal kunne styres via telefon og bluetooth.

– Den kobler seg automatisk opp når du nærmer deg med telefonen, jeg skal kunne starte den med telefonen. Ting skal virke, orker ikke gammelt ræl fordi om sykkelen ser ut som den



**Over:** Pål Abrahamsen liker sjeldne kjøretøy. Denne sykkelen bruker han til daglig, og er trolig bygget av en av verdens mest kjente motorsykelbyggere, Indian Larry.

**Øverst til høyre:** Krom og spektakulære deler pryder eget bygg, noe hjemmelaget, andre ting kjøpt.

**Neders til høyre:** Pål og kona har en felles interesse for gamle biler. En Austin Healey Le Mans og en ikonisk Jaguar E-type.



kommer fra en annen tid, sier motorhodet som i anledning vårt besøk bruker boblejakke over uniformen. Han vil ikke blande roller. Det er viktig for integriteten.

Knucklehead motoren fra S&S Cycle er en replikautgave av den legendariske motoren som stod i Harley Davidsons motorsykler fra 1936 til 1947. En nydelig motor ifølge Pål, og det var aldri noe alternativ når han skulle sette sammen et bygg som skulle bære hans bumerke.

Mye på denne sykkelen har Pål laget selv, men presiserer at det er viktig at bygget hele tiden blir fulgt opp av Biltilsynet. Dette er et såkalt «oppbygd kjøretøy». Det er en ny forskrift som kom for et par år siden, og som betyr at privatpersoner kan søke om å få bygge sin egen motorsykkel ut fra gitte lover og regler. For Pål betyr det at Biltilsynets spesialmedarbeidere fra Oslo avlegger garasjen hans flere besøk for å godkjenne deler, og at alle mål stemmer med kravene som stilles.


#### **INSPIRASJON, MEN INGEN KOPPI**

Litt lenger bort på verkstedet står den nåværende brukssykkelen hans. En motorsykkel som

han – under noe tvil – mener kan være bygget av en legende i dette miljøet. «Indian Larry» fra New York. Han hadde en egen stil, og utviklet deler som gjorde at man aldri skulle være i tvil om hvem det var som hadde satt sammen sykkelen. En motorsykkelbygger som Pål lar seg inspirere av, men som levde et liv Pål på ingen måte ønsker å kopiere. Men det er en helt annen historie.

#### **NÅR BEGYNTE MOTORINTERESSEN?**

– Den må jeg vel være født med. Jeg brukte opp konfirmasjonspengene på en cross-sykkel, to år før jeg ble konfirmert. Da var jeg 12 eller 13 år. Så derfra og inn har det meste dreid seg om ting som bråker og bruker bensin. Den dagen jeg fylte atten, gjorde ikke jeg som kompisene mine og investerte i en Volvo eller Ford Sierra. Nei, jeg hadde allerede kjøpt en Pontiac Catalina Chieftain fra 1956.

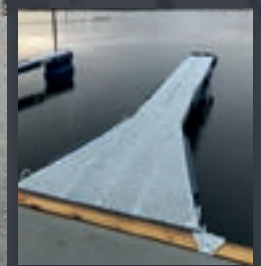
Du kan følge bygget til Pål på hans instagramkonto: backyardchoppers. 





MARINA  
SOLUTIONS

[www.marinas.no](http://www.marinas.no)



#### KOMPLETT LEVERANDØR AV MARINA ANLEGG

TriaMarina og Marina Solutions er nære samarbeidspartnere og leverer komplette båthavner til hele landet. Sammen skaper vi varige, sikre og funksjonelle løsninger.



Stilren og funksjonell design

[www.triamarina.no](http://www.triamarina.no)

#### SIKKERHET I FOKUS

Ditt opphold i marinaen skal være så trygt som mulig. Våre utriggere og fortøyningsbommer har lukkede hjørnefelt og er sklisikre.

## POLARCIRKEL SPORT



Den ekstra tøffe fritidsbåten for deg som setter sikkerhet og kjøre glede i sentrum

Kan leveres med en stilig avtakbar kølesje til regn- og vindfulle dager på sjøen

Polyetylen-pontonger fylt med polystyren gir en tilnærmet synkefri båt

21 graders V-formet kjøel gjør båten utrolig retningsstabil



[www.polarcirkel.no](http://www.polarcirkel.no)

**AKVA** GROUP  
HELGELAND PLAST



## Vaffel 25 kr

Kjøp en **digital vaffel** og bli en **livredder** du også!  
**Vipps 25 kr til 2366** eller **SMS vaffel til 2366**

**Du kan gjøre en forskjell, kjøp en digital vaffel i dag.**

I disse dager kan vi ikke ha salgsboder og vi mister masse inntekter til våre lokale redningsskøyter. I 130 år har vi vært et spleiselag mellom givere, medlemmer og støttespillere. Gi et bidrag til det livreddende arbeidet i dag.

Vi har masse luftrøre igjen, del en vaffel med dine venner [www.rs.no/vaffel](http://www.rs.no/vaffel)





**Oljen skulle opp for enhver pris. Alt skjedde under vann, det var jo ikke synlig for noen, ting ble dysset ned.**



Børge Ousland er ikke avhengig av snø og en tung pulk for å ha det bra. Her renser han fisk på brygga på Manshausen, øya der han har bygget syv moderne utleiehytter. Til venstre ses «Northern Passage», båten han seilte med gjennom Nordvest- og Nordøstpassasjen.



Børge Ousland er nesoddmester i A-jolle, har kystskippereksamen og har seilt både Nordvest- og Nordøstpassasjen. Men vi har lagt mest merke til ham på noen lange skiturer med tung pulk.

Tekst: Lars-Ludvig Røed  
Foto: Frode Pedersen / privat

**H**an har med en egen boks. En solid plastboks, merket med store røde bokstaver; SJØØRRET. Sluker, kroker, diverse. Børge har utstyr, han har kontroll, han har forberedt seg. Som alltid. I 35 år har han vært verdens best forberedte. Men noen sjørret får han ikke i dag. Han er like blid – og snakker isteden om hvilken flott by Oslo er. Om Oslofjorden, der alt begynte. Og som denne vakre vårdagen er mye, mye deiligere enn Polhavet.

– Jeg har ingen planer om en ny ekspedisjon! Heldigvis! Det er jo så mye hyggeligere å være her, i flott norsk natur. For bare noen dager siden var jeg på siste skitur i marka, da kunne jeg også bade. Og nå denne flotte fjorden.

#### EN DYKKER

Men hva gjør en polfarer når han ikke farer mot en pol? Han blir med på å starte et nytt firma, Ousland Oslo Outdoor, sammen med gode venner. Det handler – ikke overraskende – om natur. Om korte turer på Østlandet, om kanotur og elgsafari og nære opplevelser. Han har jo vært i langturbransjen lenge, med eget firma, det er ingen ulempe å ha et kjent navn. Litt eiendom pusler han også med. Han smaker litt på ordet gründer, jo, det passer ganske bra.

Men når han iblant blir bedt om å oppgi yrkestittel, er han usikker. Polfarer eller eventyrer er liksom ikke yrker.

– Jeg sier fortsatt at jeg er dykker, jeg. 🇳🇴



### Fakta Børge Ousland



Polfarer, turarrangør, foredragsholder m.m. Født 1962 (58 år). Utdannet dykker. Bosatt i Oslo. Tre barn (32, 12 og 8 år). Kallt «vår tids mest meritterte polfarer» etter en rekke ekspedisjoner i Arktis og Antarktis. Han er bl.a. den første som har krysset både Arktis og Antarktis alene og uten etterforsyninger. I 2010 ble Ousland, og to andre om bord i seilbåten «Northern Passage», de første som seilte rundt den nordlige halvkule i en sesong (via Nordvest- og Nordøstpassasjen). I 2010 kjøpte Ousland øya Manshausen i Steigen, og i samarbeid med arkitekt Snorre Stinessen har han utviklet Manshausen til å bli et kjent landskapshotell som bl.a. har vunnet 40 internasjonale arkitekturpriser.

Børge Ousland har vært mer i vannet enn de aller fleste. «Jeg har alltid dykket», sier han i dag. På 16-årsdagen fikk han sertifikat som hobbydykker, noe som ledet videre til en dykkerjobb på brygga på Nesoddtangen (like ved familiens bosted). Deretter bar det ut i barske Nordsjøen. I åtte år var Børge en del av vårt oljeeventyr. Som for altfor mange dykkere ble et mareritt. Hjerne-skader, ulykker, et arbeidsmiljø helt i grenseland.

#### FARLIG

– En farlig jobb. Alle har hatt nesten-ulykker, bare flaks gjorde at mange overlevde, det var lotto. Flere sliter med posttraumatisk stress. Oljen skulle opp for enhver pris. Alt skjedde under vann, det var jo ikke synlig for noen, ting ble dysset ned.

Mens vi andre har sett og lest om Børge mutters alene med kjempepulk i 100 grader minus og trippel storm, mens teltet revner 1000 kilometer fra nærmeste hjelper, er det opplevelser under vann han i dag minnes som de farligste.

– Jeg holdt på å drukne i et forsøksdykk på 360 meter. Det var dypt, altså! Du har ingenting å stille opp med da. Det foregikk i en trykktank

på Nutec i Bergen, jeg var forsøkskanin. Jeg ble for ivrig, jobbet for raskt, forbrukte mer oksygen enn kroppen klarte å motta. Holdt på å dra av meg maska. Det var små marginer.

Samtidig kaller han dykkerlivet «utrolig spennende, du føler deg som en astronaut». Og han er stadig mye under vann, nå som fridykker: «Det er veldig gøy!»

#### BÅTGLAD

Han er mye også på vannet. Han er faktisk eier av, ja, 10–15 båter, hvis journalisten klarte å telle riktig, men det gjorde han jo ikke, tallet er 6–7, for noen er solgt. Nei, Børge lider ikke av samlemani. Men som eier av Manshausen Island, som det heter i markedsføringen, en øy med syv hytter (som for øvrig har fått usedvanlig mye arkitekt-skryt) i Steigen i Nordland, har han kjøpt inn båter til de besøkende. Selv har han en beskjeden 17-fots aluminiumbåt liggende på Snarøya, en kjapp sykkeltur fra den moderne leiligheten på Fornebu. Unnskyld... en urban leilighet? Er den slags noe liv for «vår tids mest meritterte polfarer»? Ja, det er det. Med hyppige turer til Steigen, og med friluftsliv som hobby, er



## Jeg vokste opp med seiling. Mine foreldre hadde en ombygd livbåt på 24 fot, den rommet dem og fire unger på lange turer.

det likevel lenge til Børge blir en sofaens mann. Og alt turutstyret, som er en anselig samling velprøvd stæsj av god kvalitet, er intakt, han leier et lager til det hele. Ekspedisjonsutstyret er ikke kastet, det er lagret i Verdal.

Forresten har han en båt til. En meritert 31-foting med seil. Trimaranen «Northern Passage» har seilt både Nordvest- og Nordøstpassasjen (i samme år, 2010), altså rundt Nordpolen. Nå har den hjemmehavn i Steigen. På Jan Mayen har den også vært, en liten kosetur slik at Børge fikk klatret i fjellet der.

– Jeg vokste opp med seiling, jeg er veldig glad i sjøen. Mine foreldre hadde en ombygd livbåt på 24 fot, den rommet dem og fire unger på lange turer. Jeg har alltid vært mye i båt, jeg ble forresten nesoddmester i juniorklassen A-jolle. Senere hadde jeg egen seilbåt, en Grinde, den var morsom. Det er trimaranen også, og den er en veldig god sjøbåt. Stikker bare 40 cm dypt, fint med senkekjøl. Veier to tonn, men lett å dra opp på is og på land. I Kirkenes prøvde vi med grønnsåpe.

– Grønnsåpe!?! Du er sterk, men to tonn båt?

– Med vinsj. For øvrig tok jeg kystskippereksamen i fjor. Kan være nyttig.

### EGEN REDNINGSSKØYTE

Noen redningsskøyte har han så langt ikke hatt bruk for. Han skaffet seg faktisk sin egen da siste ekspedisjon (tvers over Nordpolen vinterstid, sammen med Mike Horn) tok noe lengre tid enn planlagt. Isen frøs igjen, seilbåten kunne ikke plukke dem opp, skuta «Lance» (du husker vel de ca. ti tusen medieoppslagene?) måtte overta returjobben.

– Planen er jo alltid at vi skal klare oss selv. Det handler om sikkerhet. Om hvordan du oppfører deg. Og planlegger. Siktemålet er jo at du skal slippe å bruke nødpeilesenderen. Iblant nytter det jo uansett ikke, samme hvor mange sendere eller mobiler du har med deg. Jeg har vokst opp uten alt dette utstyret. Da jeg og to kamerater gikk over Grønland i 1986, brukte vi sekstant.

Bare én gang har han bedt om hjelp utenfra.

På Frans Josefs land havnet han på drivisen, en drivis som i god fart sendte ham i retning Barentshavet. Da måtte han ringe, og et redningshelikopter kom fra Svalbard. Kjipt, selvsagt, men ikke avskrekkende. Børge er polarstrøkenes perpetum mobile, mannen som går og går og går. Så vi spør ham om frykt. Om hva han føler når han i bekmørket plaskesvømmer gjennom en iskald råk på Nordpolen.

### STOLE PÅ EGNE KREFTER

– Spenning. Det handler ikke om frykt. Det er en utfordring, og det er spennende. Hvis du er forberedt, er det ikke mye å være redd for. Jeg har ikke problemer med risiko, jeg er god til å planlegge. På siste tur var vi i områder der redning var umulig. Da må man stole på seg selv. Når jeg planlegger prosjekter, tenker jeg ikke mye på redning utenfra, det handler om å ordne opp på egen hånd.

Nå sjekker han snøret, drar litt i stanga, ørreten vil ikke bite. Og han snakker om gjerder.

– Jeg har alltid likt meg på utsiden av gjerdet. Mange liker seg nok best på innsiden, jeg har det best på utsiden. Men det bor mer i folk enn det ➔



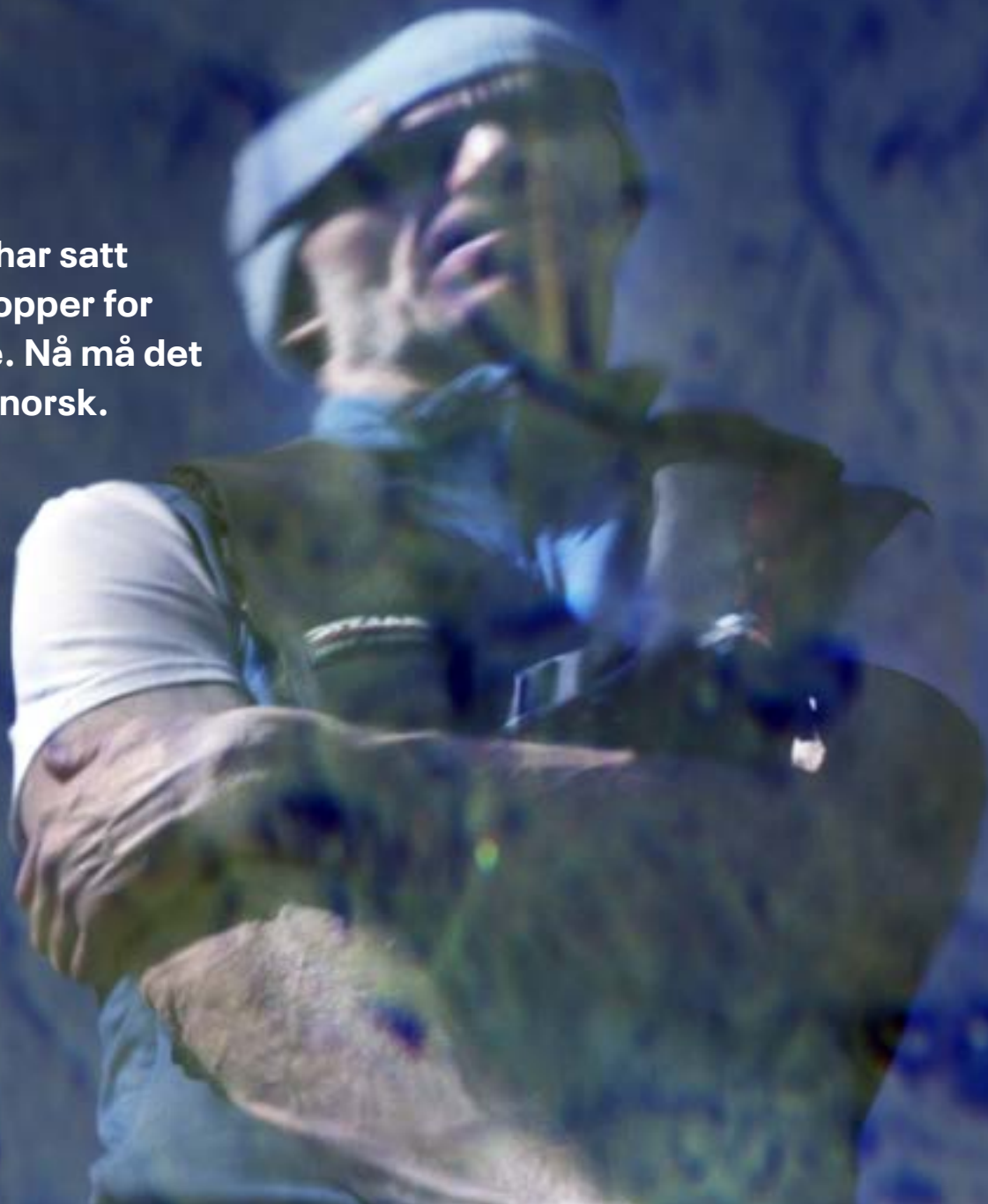
**Til venstre:** Børge er glad i sjøen, og ofte følger fiskestangen med. Med RS Magasinet om bord forsøkte han å fange sjøørret - uten å lykkes. Men været var fint.

**Under:** Børges foreldre var glade i sjølivet, og fra tidlige år var det lange båtturer med far, mor og fire barn. Her står Børge til rors.





**Koronaviruset har satt en foreløpig stopper for virksomhetene. Nå må det tenkes nytt og norsk.**



Børge påstår at hans lange ekspedisjoner nå er et avsluttet kapittel. Nå vil han først og fremst være turarrangør, hytteutleier og gründer.

de ofte tror selv. Så det er ikke så mye forskjell på meg og andre.

#### **FOREDRAG OG BUSINESS**

Han gjør i hvert fall en solid innsats med å spre sine holdninger og visjoner. Tross en lavmælt, nesten beskjeden væremåte, og den påfallende trangen til å oppsøke ødemark og ensomhet, har han gjort talerstolen til sin arena. Hvor mange som har hørt Børge kåsere og vise bilder og film om ekspedisjoner, motivasjon, måloppnåelse og planlegging, vet han vel knapt selv. Koronaviruset har satt en foreløpig stopper for alle foredrag, og også virksomheten i «morselskapet» Børge Ousland Polar Exploration er

snudd på hodet. Guidede turer (som medarbeidere tar seg av, Børge guider ikke lenger selv) til barske reisemål som Grønland, Kilimanjaro, Svalbard, Aconcagua/Argentina m.m. er stoppet, det må tenkes nytt og norsk. Han er også spent på hvordan de neste månedene vil bli på Manshausen. Han har ansvar nå, i flere år har han vært mer enn en alenegåer, på Manshausen er det 6–7 ansatte i høysesong.

– Direktør Ousland, altså?

– Hehe. Jeg har vært heldig, jeg har flinke folk til å drive for meg. Nei, jeg egner meg lite som hotellvert! Jeg er nok mer en gründer. Jeg vil få ting til å skje. **R**

# Tenk sikkerhet på vannet!

Husk at det er påbudt med egnet flyteutstyr for alle som er i fritidsbåter under åtte meter. Biltema har flytevester og redningsvester til barn, voksen og ikke minst til hund og katt!

**729,-**

**Flytevest oppblåsbar**

<40 kg 25-5529

FRA

**269,-**

**Redningsvest til barn**

5-10 kg 25-5546 269,-  
10-20 kg 25-5547 299,-  
20-30 kg 25-5548 299,-



Kjøp varer på [www.biltema.no](http://www.biltema.no) og hent i varehuset!



Følg oss  
@biltemano

[www.biltema.no](http://www.biltema.no)  
22 22 20 22

**BILTEMA**

© norsknet Hos Biltema kan du levere alle kasserte el-produkter innenfor sortimentet vårt, og ordningen er gratis.

Vår forbehold om eventuelle trykktfeil. Utsolgte og forsinkede varer kan forekomme. Priser gjelder for katalog 143.



Foto: Forrett

Et sikkert valg

ZF CruiseCommand



**KGK NORGE AS**  
www.kgk.no



NORSKPRODUSERT OG KONSTRUERT AV FISKERE, FOR FISKERE



**HYRA**

MINIGARNGREIER 400<sup>®</sup>

**GARNGREIER**

For båter 17-30' Kun 18 kg.

Beregnet for småbåtskalafiske/fjordfiske

Spør oss om finansiering

For mer informasjon: [www.hyra.no](http://www.hyra.no) - [post@hyra.no](mailto:post@hyra.no) - tlf: 74 38 88 08

# LOS 300 – Velkommen i 2021!

Det nasjonale losjubileet LOS 300, skulle vært i full gang nå.

Denne våren gjorde feiringen umulig, men vi er i full gang med å planlegge for 2021.

Det blir arrangement langs hele kysten, følg med på:

[www.facebook.com/lostjenesten300](https://www.facebook.com/lostjenesten300)

Der vil vi utover høsten legge ut informasjon om hva som skal skje.

301 år er jo i virkeligheten også en god grunn til å feire!




KYSTVERKET



KYSTVERKMUSEA

Lindesnes | Jæren | Sunnmøre | Lofoten | Finnmark




**ParmaFender** 

Det unike og patenterte bryggefendersystemet med suveren fleksibilitet, styrke og energiabsorbering.



Nå med:

- Sterkere innfesting
- Bedret overflate
- Enklere montering

 100% resirkulerbar


---

Fenderlister og kantlister **Parma UniversalFender**

Fleksibel, myk og sterk fenderprofil av skummet TPU for en rekke bruksområder.

- Brygger - Båter - Påler - Garasjer - Trailer
- Korridorer - Vegger - Lasteramper +++

 Parma Plast as [www.parmafender.no](http://www.parmafender.no) +47-56 31 69 00  
[post@parmaplast.no](mailto:post@parmaplast.no)

**Båtforsikring som er like unik som din båt**



Ta kontakt med oss for et uforpliktende tilbud!

**VINSJER**  
fra MB Hydraulikk



**MBH**

**MB HYDRAULIKK AS**  
6693 MJOSUNDET – TLF 71 64 77 00 – FAX: 71 64 77 01

Vi vet at hvert enkelt seilingsområde og hver enkelt kunde stiller individuelle krav. Om båten seiler for motor eller seil så er våre forsikringsløsninger skreddersydd for dine behov. Finn ut hvorfor over 100.000 båteiere setter sin lit til oss og spør oss om et uforpliktende tilbud.

  
**PANTAENIUS**  
 Spesialist på båtforsikring  
 Oslo · Tlf. +47 22 83 41 11 · [pantaenius.no](http://pantaenius.no)

# 17. mai fra nord til sør

Et plagsomt virus kan herje med det meste. Heller ikke 17. mai var noe unntak. Men glade og kreative nordmenn fant løsninger. Store og små kortesjer dukket opp, de ivaretok både hygge, høytid og behovet for trygg sosial avstand. Noen deltakere var så fornøyde at de umiddelbart foreslo at dette burde bli en 17. mai-tradisjon. Og hvem vet, kanskje det blir båtfeiring også i årene fremover?



Oslofjorden



Tønsberg



Skjeberg



Tvedestrand



# Lokalt fra nord til sør

Av Siri Åkerblom

Følg Redningsselskapet på Facebook og Twitter hvor bildene til «Kysten rundt» er hentet fra. Fra Mehamn i nord til Mandal i sør jobber tusenvis av ansatte og frivillige med forebyggende aktiviteter og livbergende beredskap. Med ett mål for øye: At ingen skal drukne.

 @Redningsselskapet  @NSSR

MOSS

## Godt samarbeid i Oslofjorden

I slutten av april ble det sendt ut mayday-signal utenfor Gullholmen ved Moss. Takket være Forsvaret, redningsskøyta «Elias» og flere privatpersoner, endte det godt for både båten og personene om bord.



EGERSUND

## Hentet fiskebåt i Nordsjøen

Noen oppdrag er mer tidkrevende enn andre. I slutten av april ble RS «Kristian Gerhard Jebsen» kalt ut til et 42 meter langt fiskefartøy som hadde fått bruk i propellen – langt ute i Nordsjøen. Oppdraget varte i nesten 24 timer før fartøyet omsider var trygt i havn.



LANGESUNDSFJORDEN

## Reddet fra å synke

Redningsskøyta «Stormbull» reddet i april en båt fra å synke i Langesundsfjorden. Rask respons og gode gummiplugger gjorde at en særs fornøyd båteier slapp unna med skrekken.



FARSUND

## Havarist ved Revøy

Redningsskøyta «Oscar Tybring IV» måtte hente en havarist som var like ved å havne i fjæresteinene. Den snarrådige føreren av fritidsbåten hadde sluppet anker like før brottene.

## BÅTSFJORD Slep og buksering

I slutten av mars bisto RS «Reidar von Koss» med slep og buksering av MS «Kvitungen», sammen med MS «BorgParat».





**BERGEN**

**Det endte godt**

Båtturen endte ikke helt som planlagt for familien Iversen-Olsvik. Motorstans utenfor Bergen gjorde at de drev i land mot en holme i surt og kaldt vær. Alt endte godt for en snarrådig mor, far, tre barn og to hunder – takket være en god og varm dyne, og bistand fra et annet fartøy som hjalp til med båten.



**TROMSØ**

**Det sto om minutter**

Uten innsatsen til mannskapet om bord på Kinn-båten «Skjongholm», ville liv gått tapt da en fiskebåt med to personer gikk ned ved Rystraumen utenfor Tromsø i april. Kraftig vind, strøm og krapp sjø gjorde både leteaksjonen og redningsaksjonen krevende. Redningsskøyta «Gideon» plukket opp de to personene fra sjøen.



**SVOLVÆR**

**Selvforsynt med ansiktsvisir**

Styrmann Jonas Johannesen på RS «Sundt Flyer» satt ikke stille da han fikk høre at det var mangel på ansiktsvisir. Han hadde tre 3D-printere hjemme. To av disse ble flyttet til Redningsselskapets stasjon i Svolvær og dermed var produksjonen i gang.



**HARSTAD**

**Ut med vann**

I påsken stilte mannskapet på RS «Simrad Færder» opp for å frakte vann til øyer utenfor Harstad der de hadde mistet drikkevannet. Våre faste og frivillige mannskaper bidrar så godt de kan med samfunnsnyttige formål.



**DRØBAK**

**Kastet rundt i høy hastighet**

I begynnelsen av mai rykket RS «Bergesen d.y.» ut etter en ulykke ved Drøbak. En hurtiggående daycruiser hadde gått rundt i høy hastighet. Det var to personer om bord i båten som ble kastet rundt, men de havnet ikke i sjøen. Redningsskøta tok hånd om både båten og personene som ble avlevert til helsepersonale i Drøbak Gjestehavn.



**LYNGDAL**

**Søk etter jolle**

RS «Oscar Tybring IV» fra Farsund og RS «Bill» fra Mandal deltok i en leteaksjon etter en savnet mann i en ti fots jolle. Mannen hadde dratt ut fra Agnefest og skulle til Snig i Lindesnes. Han ble heldigvis funnet i god behold.



**NØTTERØY**

**Båtbrann ved Håøya**

RS «Eivind Eckbo» ble kalt ut da en fritidsbåt sto i full fyr ved Håøya på Nøtterøyas vestsida. Redningsskøyta bisto brannvesenet i slukkearbeidet.



## HVALER

### Avverget katastrofe

En natt i mai fikk redningsskøytene på Hvaler og Skjeberg avverget en katastrofe. Det hadde oppstått brann i en 32 fots fritidsbåt ved Ramsø. Årsaken kan ha vært en eksplosjon rundt batteriene. RS «Horn Rescue» bisto med slukkearbeid og båten ble fraktet videre av RS «Horn Stayer». Det gikk bra med alle. Det er sjelden en båtbrann kommer under kontroll og får et så heldig utfall. Ta en ekstra titt på det elektriske anlegget i båten din!



## FREDRIKSTAD

### Padletur endte med velt

Påskeferien skulle avsluttes med en padletur i skjærgården utenfor Fredrikstad, men sterk vind og store bølger gjorde hjemturen svært dramatisk for en vennegjeng. En av padlerne veltet, men ble reddet av kamerater før redningsskøyta kom til unnsetning

## OSLO

### Strandrydde-lunsj

Etter storflommen i februar ble store mengder søppel skylt opp i fjæra, også ved hovedkontoret til Redningsselskapet. Ansatte gikk sammen og brukte en lunsjpause på å rydde søppel langs strendene på Lysaker. Strandryddeuka 2020 er utsatt til høsten, men det er fullt mulig å rydde i naturen på eget initiativ.



## MOSS

### Høy vannstand

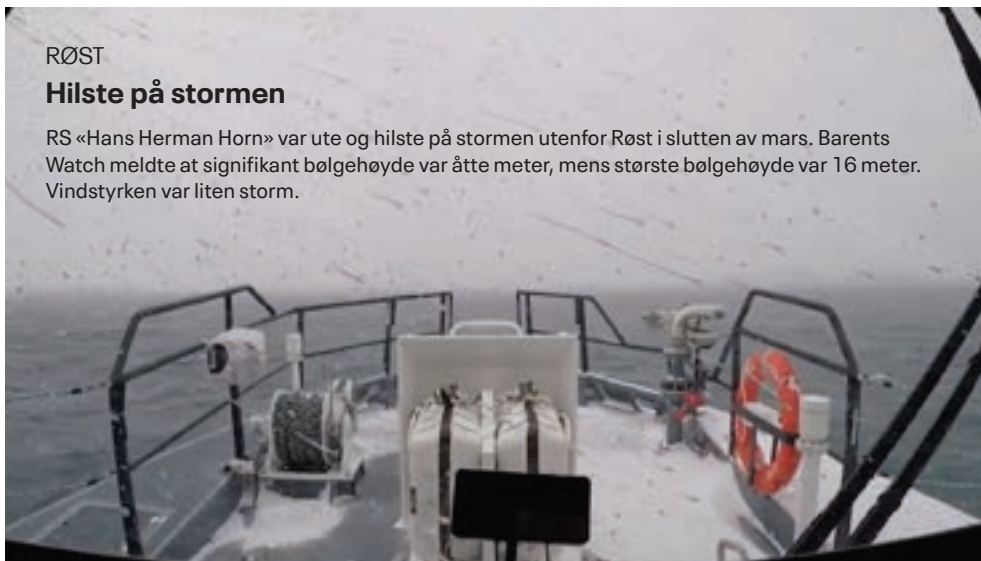
I februar ble stigende vannstand til besvær både i øst og i vest. I Moss måtte mannskapet sikre RS «Elias» med ekstra tau da redningsskøyta var i ferd med å bevege seg opp på brygga.



## RØST

### Hilste på stormen

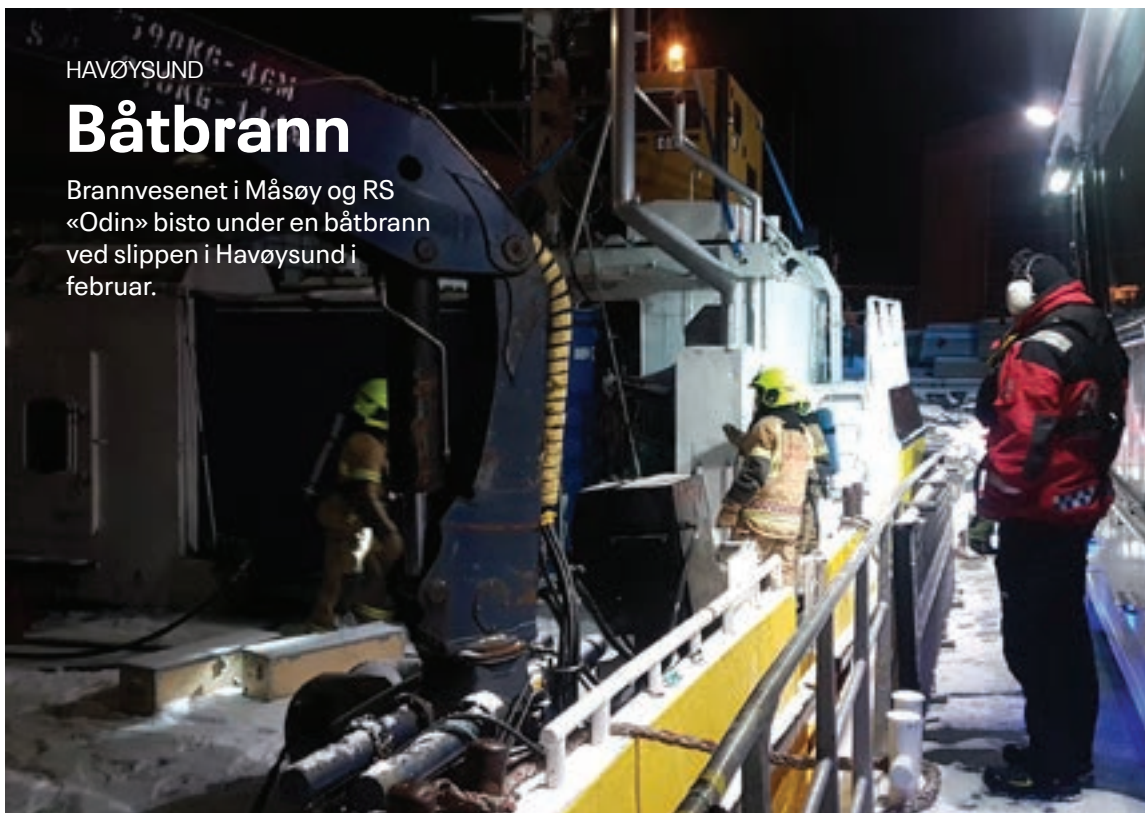
RS «Hans Herman Horn» var ute og hilste på stormen utenfor Røst i slutten av mars. Barents Watch meldte at signifikant bølgehøyde var åtte meter, mens største bølgehøyde var 16 meter. Vindstyrken var liten storm.



HAVØYSUND

## Båtbrann

Brannvesenet i Måsøy og RS «Odin» bisto under en båtbrann ved slippen i Havøysund i februar.



HELGELAND

### Gode smittevernstiltak i ambulansebåtene

Det har vært litt annerledes tider, også for ambulansebåtene våre. Øya Myken ligger helt ytterst på Helgelandskysten, over 30 km ut i havet fra fastlandet. Her ble en lege fraktet ut med «Eyr Myken» for å teste en familie som hadde mistanke om koronasmitte. I disse situasjonene må mannskapet beskytte seg med fullt smittevernstiltak, for å unngå å selv bli smittet og dermed sette båten midlertidig ut av drift.

HENNINGSVÆR

### Lofotfiske

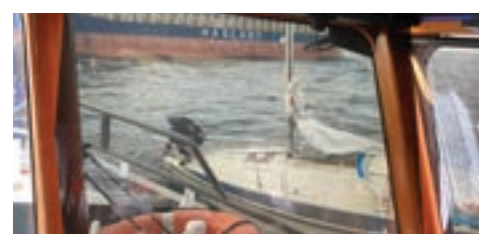
RS «Sundt Flyer» ses her på tur fra basen i Svolvær til tre dykkeoppdrag på fiskebåter i Henningsvær. Denne dagen i mars holdt de fleste seg i havn på grunn av kraftig vind.



TØNSBERG

### Mistet styringen

RS «Evind Eckbo» rykket i mars ut til en sjark som hadde mistet styringen ytterst i Tønsbergsfjorden. Havaristen ble slept trygt til havn.



ARENDAL

### Funnet drivende i Skagerrak

RS «Inge Steensland» bisto politiet med henting av en asylsøker som ble funnet drivende i en seilbåt midt i Skagerrak. Han ble tatt om bord i lasteskipet «Hagland Boss» helt til Redningsselskapet overtok mann og båt.

BERGEN

### Uheldige ungdommer reddet etter motorstopp

– De var kalde. Kledd som ungdommer flest, ikke helt etter boka når man skal ut på båttur, men de skal få skryt for at de hadde flytevesten på, sier skipsfører Rani Skaubo på redningsskøyta «Kristian Gerhard Jebsen II» i Bergen. En kveld i februar ble redningsskøyta varslet om at to ungdommer hadde meldt fra til politiet om motorstopp på jolla. Da de ble plukket opp av redningsskøyta, var de gjennomkalde og lettet.



STAVERN

## Øvelse med 330 Skvadron

Mannskapet på redningsskøyta «Størmull» måtte ikle seg fullt smittevernustyr da de skulle gjennomføre heiseøvelse med 330 Skvadron fra Rygge.



STAVANGER

### Båt på grunn

I mars rykket RS «Sjømann» ut til en fritidsbåt som hadde grunnstøtt sør av Åmøyfjorden. De to personene som var om bord i båten, ble reddet trygt om bord i redningsskøyta. RS «Kristian Gerhard Jebsen» bisto med rescuerunner for å få fritidsbåten av grunn.



ÅLESUND

### Garn i propellen

I slutten av februar opplevde en uheldig båteier å få garn i propellen i Borgundfjorden. RS «Det Norske Veritas II» kom til unnsetning og slepte båten til kai.

KIRKØY

### Båt på grunn i Ørekroken

RS «Horn Stayer» reddet en Saga 29 som hadde gått på grunn i ved Ørekroken. Alt vel med mannskapet, men båten kunne blitt et miljøproblem om den hadde blitt liggende.



LINDÅS

### Fiskebåt på skjær

En mann var ute og fisket da båten fikk motorstopp og gikk på et skjær i Lindåsosen. Båtføreren kom seg på land, men den 28 fot store fiskebåten måtte ha hjelp av både RS «Utvær» og RS «Kristian Gerhard Jebsen II».



HAMMERFEST

### Mil etter mil

Skipsfører Jahn Andre Loenget (i midten) hadde fri, men kjørte 105 mil for å ta ekstraskift på RS «Halfdan Grieg» i Måløy. Etter endt skift kjørte han 200 nye mil for å mønstre på RS «Gjert Wilhelmsen» i Hammerfest i 28 dager.

# ...tenke på ingenting...

-kanskje bare lure på  
om kalesjen holder  
en sesong til..?

*God  
sommer!*



**HANSEN**  
PROTECTION

Kalesje, puter og stoler bestiller du her:  
**kalesjer.no**

Vi kalte dem «fanter»:

# Det ekte båtfolket

Båten var hele familiens hjem, ofte året rundt. Båten var også verksted, lager, frakteskute, festlokale. De båtreisende var en unik del av norsk kultur – og ble straffet hardt for sin annerledeshet.

Tekst: Lars-Ludvig Røed





## Nyfødte, skolebarn, mødre, fedre og besteforeldre levde side om side i båtene. Hverdag og fest, hardt arbeid og begivenheter.

**V**i var den tidas Nille.»

Det var litt av hvert de brakte med seg i båtene sine, det reisende folket som vi lenge hadde i Norge. De solgte kjeler og visper, fat og kurver, duker og broderier, de satte opp takrenner, reparerte, snekret, de var smeder, blikkenslagere, knivsmeder. Og så festet og sang de, iblant sloss de, de levde det glade, uvanlige liv som både skremte og fascinerte de fastboende.

«Fant i fjorden!» «Fantene kommer!»

Slik kunne det lyde langs kysten når fante-skøyten kom. I dag brukes ikke lenger ordet «fant» (som var et skjellsord, det samme med «splint» som ble brukt på Vestlandet), det heter isteden båtreisende. Og omstreifere var de, fra havn til havn flyttet de seg. I båter store nok til å romme en familie – men langt unna noen luksus. Båter med slitne seil, båter preget av røff bruk og skranglete økonomi. Trangboddhet og manglende skolegang var en del av lasten.

### UNIKT

«Norske sjøfanterers livsform er ganske unik i Europa. Bortsett fra en liten gruppe svenske båtfanter i skjærgården i Bohuslän, har det ikke vært omreisende til sjøs i noe annet europeisk land», heter det i boka «Taterne – livskampen

og eventyret» av Thor Gotaas. I dag er livsformen borte også i norske farvann. Men den holdt stand lenge, til nærmere 1970.

Hvor kom de fra? De lærde strides, som det heter. Men de reisende, både til lands og til vanns, har vært en del av norsk og europeisk historie i flere hundre år. Romanifolket er den offisielle betegnelsen. Selv omtaler de seg som reisende, vandriar eller romani. Begrepet romanifolket viser til opphav og språk, mens reisende viser til levesett, forklarer Grethe Paulsen Vie i heftet «De båtreisende – romanifolket som reiste sjøveien». Betegnelsen tater brukes av og om romanifolket på Østlandet og i Trøndelag.

### ULIKE GRUPPER

Forskerne antar at det norske romanifolket stammer fra de første sigøynere som kom til Skandinavia på 1500-tallet. Dagens sigøynere og reisende tilhører likevel ikke den samme etniske gruppen. Romanifolket har levd i Norge i 500 år, mens sigøynere som lever her i dag, vandret inn sent på 1800-tallet. Selv om begge minoritetene har likhetstrekk i levesett, utgjør de i dag to ulike grupper med forskjellig kultur og språk, skriver Grethe Paulsen Vie.

At noen valgte båtlivet, er ikke å undres



**Til venstre:** Båtreisende i ei skøyte utenfor Kopervik på Karmøy omkring 1920. Foto: Riksarkivet/Norsk Misjon blant hjemløse

**Over:** Kunnskapen om gode ankringsplasser var stor. Her har tre generasjoner båtreisende funnet en havn i Os i Hordaland på 1950-tallet. Foto: Privat/Haugalandsmuseet.



### Den merkelige filmhelten

Et underlig paradoks: Samtidig som storsamfunnet forsøkte å knuse de båtreisendes kultur og levesett, ble en «fant» helten i landets kinosaler. Det var Alfred Maurstad, datidens mest populære skuespiller (og far til Toralv og Mari Maurstad) som i 1937 spilte Fændrik, en frigjort, temperamentsfull og giftig sjarmerende kvinnebedårer. Filmen «Fant» ble en kjempesuksess, den er sett av hundretusener nordmenn og er blant vår filmhistories mest kjente verk. «Ingen andre kunstverk har klart å vedlikeholde og skape så

mange myter om romanifolket,» skriver Thor Gotaas i boka «Taterne». Og anfører bl.a. at filmen til dels er lite realistisk; «skuespillerne er altfor velfødde og ser ut til å være på ferie».

Hva de båtreisende selv syntes da filmen kom? «Sludder og fantasi» var en reaksjon, «bløff og muntert» en annen. Livet om bord var ganske annerledes enn hva filmen fortalte. Men ingen bøker eller filmer om de reisende har noen gang nådd ut til et så stort publikum.



## At de båtreisende – og taterne generelt – var en gjeng som primært festet og drakk og plaget de fastboende, er en myte og langt fra sannheten.



Fra filmen «Fant».

over. I innlandet dugde hest og kjerre, langs vår knudrete kyst var båten overlegen. Så i flere hundre år har romanifolket reist i båter her. En av de tidligste omtalene av båtreisende er fra en rettsprotokoll på 1600-tallet. De var sjøfolk og handelsfolk som levde et nomadeliv langs kysten.

### BEDRE BÅTER

Først reiste de i åpne båter. Det tøffe norske klimaet tvang da båtfolket på land om vinteren, men fra ca. 1850 gjorde en nyvinning båtlivet ofte helårs: Fartøy med dekk. De «fare med skjøiter eller dæksbåde; på dem reise de og i dem bo de, til dels både sommer og vinter. Det har ialfald hendt, at konen har født sitt barn om bord», skrev vår kjente forskerpioner Eilert Sundt rundt 1850.

Bedre båter betød frihet til å dra hvor de ville, når de ville og en mulighet for å handle med fastboende på den ytterste øy og i den dypeste fjord. Utvalget av båter var stort: Færinger, seksæringer (store færinger), jakter, listerskøyter, makrellskøyter, kuttere og motorskøyter. Størrelsen kunne variere fra 20 til 50 fot, alt etter hvor stor familien var og hvilke båter som var å få tak i. Prisen var viktig, de reisende har aldri vært blant våre mest velstående. Årer og seil var framkomstmiddelet for de fleste fram til 1945.

### ALT SKJEDDE OM BORD

Og de reiste og reiste. Fra Østfold til Troms, med et hovedområde fra Sørlandet til Nordvestlandet. Samholdet var sterkt, det var familien som gjaldt. Nyfødte, skolebarn, mødre, fedre og besteforeldre levde side om side i båtene. Hverdag og fest, hardt arbeid og begivenheter. Alle de 11 barna til ekteparet Tønnes og Oline Bredeesen, som giftet seg i 1924, skal ha vært født om bord.

Som datidens Nille var det viktig å finne kunder. Det var prinsippet om oppsøkende virksomhet som gjaldt. Mange års reising, ofte i form av faste reiseruter, ga gode kunnskaper om egnede havner og folk som bodde i nærheten. Når båten var vel fortoydd, gikk de reisende til fots og «handla». De møtte folk hjemme, på veien, på jordene, og da kunne visper, øser, synåler og bendelbånd og mye annet skifte eier. Skulle oppholdet vare en stund, måtte havnen både være lun og usjenert. Altså et lite stykke fra folk, det var viktig å kunne ha fred og mulighet for privatliv. Drikkevann og vaskemuligheter var også viktig.

### UTSKJELT OG ØNSKET

At de båtreisende – og taterne generelt – var en gjeng som primært festet og drakk og plaget de

## «Utrolig flinke sjøfolk»



– Det er fascinerende hvor mye de kan om sjøen. De kan gå om natta, trenger ikke lys eller lykter, de viser et veldig godt sjømannskap. Og de kan mye om motorer!

Nina J. R. Pettersen, i dag 51 år og bosatt i

Bergen, tilbrakte flere av barneårenes sommerferier i båt. Sammen med sine foreldre og søsken – og kanskje 5–6 andre familier. Alle med røtter i den helårs båt-kulturen, alle med slekt og familie som hadde båten som bolig. Og som fra ca. 1970 var bosatt – eller snarere

tvunget – på land. Men på sommeren søkte de ut, gjerne sammen, gjerne på faste og kjente ankringsplasser.

– Pappa ble ti år yngre når han kom på sjøen om sommeren, sier Nina. Og minnes somre med mange unger og voksne, det var onkler og tanter, nevøer, nieser og tremenninger. Og alltid bål, prat og fortellinger. Og med båter som lå ved siden av hverandre langs land – og ikke utenpå hverandre.

– For de reisende på Vestlandet var båten viktig å ta vare på, ofte var den i veldig god stand. Og vi barna måtte ikke tråkke «ned» båtene på taket, men gå fint langs vadderbordene på båtsiden. Ellers så kunne de voksne

fastboende, er en myte og langt fra sannheten. Ofte var de sterkt ønsket der de kom. «Håndverket og handelsvirksomheten til de båtreisende var en ressurs og fylte et behov, spesielt på bygdene, men utover på 1900-tallet også i stor grad i byer og tettsteder,» skriver historiker Grethe Paulsen Vie.

De handlet – og de produserte. På 1800-tallet framstilte de stoler, rokker, kurver, broderi- og strikkevarer, arbeider i horn og sølv, kniver m.m. Noen drev med skraphandel, andre var hesteskjærere – som innebar kastrering og kurering av hester. Reparasjon av klokker var utbredt, det samme var vedlikehold av ulike typer kjeler. Da Norge entret 1900-tallet, var de reisende særlig kjent for sitt arbeid med metall: De var smeder, kobberslagere, blikkenslagere – og til dels knivsmeder og urmakere. Særlig skulle blikkarbeid bli et kjennetegn; fra 1890-årene var de fleste mannlige båtreisende blikkenslagere, skriver Paulsen Vie. Så vanlig var dette at «blekkfant» flere steder ble en utbredt betegnelse. Om bord i båtene fraktet de med seg blikkplater, blikksaks og loddebolt.

### SMÅINDUSTRI OG SESONGARBEID

De siste 20 årene, fra ca. 1950, var det mest vanlig for mennene å sette opp takrenner. Bestillinger ble først tatt opp, så kunne takrennene lages om bord eller på gårdene der de skulle monteres. Leveransene kunne være mange, virksomheten bar til dels preg av småindustri. Jobbene kunne i perioder være så mange at båtene i månedsvis lå i samme havn. Men intet varer som kjent evig; snart kom plasten og moderne industriprodukter



og tok også dette markedet.

Havneoppholdene kunne også bli lange der det var arbeid å finne i industrien eller i fiskeriene. Ikke minst gjorde jobbmulighetene i hermetikkindustrien mange båtreisende til sesongarbeidere, mens andre satset på «silda» – det betød lossing av båter og pakking av sild i kasser. ➔



**Over:** Vinteren kunne være tøff, men det hjalp å være i lag. Her er to båter med sine familier frosset inne i Hannevika ved Kristiansand. Foto: Vest-Agder-museet.

(mennene) heve stemmen litt, forteller Nina.

Å ferdes på sjøen, det kunne de altså stadig. Nina forteller om en stor respekt for havet, for vind og vær. Om spleising av tau, om alt som kunne fikses, om kunnskap om gode ankringsplasser. Mange var dyktige håndverkere. Ninas far, Rudolf A. Pettersen, var en kjent og verdsett blikkenslager. Særlig hadde han et godt håndlag med takrenner, noen av dem kan ennå sees på gamle hus i Sandviken i Bergen. Men Nina husker også foreldrenes beretninger om å bli jaget fra kaien der de lå. Om å bli truet med dynamitt, om morens redsel for å måtte rømme i dårlig vær nattetid. Om å ha hagle om bord. Om

å måtte slepe bestemors båt fra Bømlo til Bergen fordi det ikke var lokal hjelp å få. Og kanskje verst av alt: Barna som ble tatt fra foreldrene. Selv har Nina vokst opp uten tre av sine søsken. Omstreiferkulturen skulle knekkes, båtlivet skulle stanses, de reisende skulle bli «normale» – som det ble sagt.

Båtgleden, også blant etterkommerne i dag, er likevel stor. Men like sosialt som i Ninas barndom er det ikke lenger.

– Det er ikke mange igjen som samles slik som før. Kanskje er det to båter i lag, og det er ikke lenger lett å se hvem som er reisende når vi samles. Men som oftest har vi en robåt på slep, det betyr stadig trygghet. Det ligger

vel i oss. Har du trebåt og robåt, ja, da er det nok ennå noen som husker «splinten» på Vestlandet, sier Nina.

Selv har hun og mannen, også han en etterkommer av båtreisende, en 30 fots plattgatter i tre. Den brukes til fiske, til turer, iblant til overnatting. Samtidig har en bil også lagt beslag på fritiden.

– Jeg savner båtlivet slik det var da jeg var barn. Vi lo mye, vi brukte språket vårt mye, det var et samhold. Jeg har alltid vært stolt av røttene mine, av kulturen. Da pappa måtte selge den siste båten sin, sa han at «nå kan de like gjerne ta livet mitt». R



Sammen igjen. I 2010 dro romanifolket og Haugalandmuseet på tokt til Ryfylke og Sunnhordland for å oppsøke gamle havner som var brukt av de båtreisende. Foto: Grethe Paulsen Vie/Haugalandmuseet.

### FRA VANN TIL LAND

Da tyskerne dro og freden kom i 1945, ble flere båtfamilier bofaste. Mange tyskerbrakker sto tomme, og siden kommunene nå var pliktige til å skaffe de reisende hus, ble brakken tatt i bruk. At det gamle handelsmarkedet hadde skrumpet inn, bidro også til at båtlivet ble redusert. Dessuten var det en annen mektig – og sterkt fryktet – pådriver: Norsk misjon blant hjemløse.

Fryktet? Har ikke misjonærer et budskap man kan velge å lytte til – eller la være? Nei, slik var det ikke. Norsk misjon blant hjemløse hadde fått et helt spesielt oppdrag: Å gjennomføre den statlige politikken mot romanifolket. I 1897 ble den private stiftelsen «Foreningen til motarbeidelse av omstreifervesenet» dannet, senere omdøpt til Norsk misjon blant hjemløse (ofte kalt «Misjonen»). Fra 1907 fikk stiftelsen, gjennom en statlig resolusjon, utføre bosetting av reisende etter løsgjengerlovens paragrafer. Fullmaktene var vide, metodene voldsomme. For det etablerte Norge var de reisende et problem som måtte løses. De skulle bli som andre: Bo fast, ikke reise. Kvinnene skulle bli gode husmødre, mennene skulle bli gode arbeidsfolk. Og ikke i noe annet land fikk én organisasjon så mye makt som Misjonen.

**Kilder:** Grethe Paulsen Vie: «De båtreisende – romanifolket som reiste sjøveien». Thor Gotaas: «Taterne».

### TOK BARN

Presten Jacob Walnum, som lenge ledet Misjonen, hadde mottoet «berger du barna, berger du slekten». Med loven i hånd arbeidet han for å få flest mulig barn vekk fra sine foreldre. Misjonen fjernet til sammen rundt 1 500 barn fra foreldrene. Mellom en tredjedel og en fjerdedel av alle romanibarn født mellom 1900 og 1960, som Misjonen kjente til, ble satt bort. «Det vi gjør er bevisst å utrydde et folks egenart», uttalte styreren på et av Misjonens seks barnehjem.

Den moderne politikken mot romanifolket tok sikte på å få dem til å gi opp sin tradisjonelle livsform og kultur, skriver historiker Grethe Paulsen Vie. Da ville romanifolket opphøre som en egen folkegruppe med en egen sosial og kulturell identitet. Og gjennom Misjonens arbeid ble romanifolket tvangsbosatt, tvangsflyttet, plassert på institusjoner, fratatt barna sine, sterilisert og lobotomert.

Rundt 1970 var det altså slutt. Da gikk de siste båtreisende i land. Eller kanskje mer korrekt: De ble skjøvet på land. En helt særegen kultur var borte. **R**

## HYDRAULISK DEKKSUTSTYR TIL KYSTFISKE



Stort utvalg av  
produkter for båter  
fra 17 til 90 fot

Ta kontakt for gode tilbud:

 **HYDEMA**

Hydema AS  
Solgaard Skog 7  
1599 Moss

Tel 69 36 07 00  
post@hydema.no  
www.hydema.no

# Livet kler deg!



**NYHET**  
i nettbutikken

RS SeaSafe er en automatisk oppblåsbar redningsvest med vest-trekk i slitesterk nylon, kombinert med myk hurtigtørkende fleecetrøye. 165N - Onesize. Utviklet av vår egen fagavdeling og Hansen Protection. Finnes i fargene **navy (ny)**, **sennepegul (ny)**, **antrasittgrå (ny)**, **sort**, **lime**, **oransje**, **blå**, **rosa** og **neongul**.

Bestill på [rs.no/nettbutikk](http://rs.no/nettbutikk) til **MEDLEMSPRIS 1095,-** (Ordinær 1395,-)

**RS(+)**  
Redningsselskapet

# «Vårt mål er at det ikke skal skje ulykker til sjøs der noen omkommer eller blir hardt skadd med fritidsbåt.»



## ODDBJØRN SPØR

Oddbjørn Lager Nesje er leder for markedskommunikasjon og samfunnskontakt i Redningselskapet

### **HVORDAN PÅVIRKER KORONAPANDEMIEN BEREDSKAPSUTFORDRINGENE I SAMFUNNET VÅRT?**

Koronapandemien får omfattende konsekvenser for samfunnet, blant annet for folkehelsen, økonomi og tilbudet til barna våre for å nevne noe. God koordinering er helt nødvendig. Det er Justis- og beredskapsdepartementet som koordinerer de forskjellige departementenes arbeid med koronapandemien, og samtidig skal vi håndtere eventuelle andre hendelser som oppstår.

### **HVA MENER REGJERINGEN ER DE VIKTIGSTE TILTAKENE FOR Å REDUSERE SÅRBARHETEN TIL SAMFUNNET?**

Ingen enkelttiltak kan redusere all sårbarhet i samfunnet. Til det er samfunnet for sammensatt, og samfunnsikkerhetsarbeidet for omfattende. Det kan ses på som en sammenhengende kjede bestående av leddene forebygging, beredskap, håndtering, gjenoppretting og læring. I alle leddene er kunnskapsoppbygging og tilpassing til endringer i risiko- og sårbarhetsbildet en integrert del av arbeidet. Arbeidet med å redusere sårbarheten til samfunnet krever derfor en systematisk og helhetlig tilnærming.

### **HVA VIL REGJERINGEN GJØRE FOR Å BIDRA TIL Å REDUSERE ANTALLET DRUKNINGSULYKKER OG STYRKE SJØSIKKERHETEN DENNE BÅTSESONGEN?**

Regjeringen tok initiativ til en nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker, som ble overlevert til næringsministeren i 2019. Vårt mål er at det ikke skal skje ulykker til sjøs der noen omkommer eller blir hardt skadd med fritidsbåt. Vi har også lagt frem en egen melding til Stortinget om sjø sikkerhet i 2019. Samtidig er det ikke ett departement eller én statsråd som har ansvaret for å redusere antallet drukningsulykker i samfunnet. Det er mange som bidrar på forskjellige måter: Skolene sørger for svømme-

og livredningsopplæring. Lokale redningsdykkere i brannvesenet gjør en stor innsats i å håndtere ulykker når de først skjer. Og mange frivillige organisasjoner, blant annet Redningselskapet, bidrar med kunnskap og informasjon, men også med livreddende innsats. Når minuttene teller, er det åpenbart at det må legges mest vekt på forebygging. Barn må lære seg å svømme i åpent vann, ikke bare i basseng. Flesteparten av drukningsulykker skjer i alkoholpåvirket tilstand, så voksne bør unngå kombinasjonen alkohol og bading. Som på mange andre områder, er det nødvendig at hver enkelt tar ansvar for sin egen sikkerhet. Hvis du ikke bruker redningsvest, er overstadig beruset og opptrer uansvarlig på sjøen, setter du deg selv og andre i fare. Den enkelte må være bevisst, ta ansvar og følge de råd som blir gitt.

### **HVORDAN ER STATSRAÐEN SELV MED PÅ Å BIDRA TIL ET TRYGGERE OG SIKRERE SAMFUNN?**

Jeg tror på at hver enkelt av oss må ta ansvar ved å ta våre forholdsregler og bruke sunn fornuft. Det betyr, i tillegg til å følge de lover og regler som gjelder, at man må tenke sikkerhet, både når det gjelder fart, vær og vind og at det utstyret man bruker er i god stand.

### **HAR STATSRAÐEN ELLER STATSRAÐENS NÆRMESTE SELV OPPLEVD Å TRENGE HJELP?**

Ja, jeg har selv opplevd at en av mine nærmeste trengte hjelp. Det gikk heldigvis bra, og jeg er dypt og inderlig takknemlig for både Redningselskapet og andre redningsetaters enorme innsats.

Vi er heldige i Norge som har så mange som hjelper når vi trenger det. **R**



JUSTIS- OG BEREDSKAPSMINISTER

# MONICA MÆLAND

”

Jeg har selv opplevd at en av mine nærmeste trengte hjelp. Det gikk heldigvis bra, og jeg er dypt og inderlig takknemlig for både Redningsselskapet og andre redningsetaters enorme innsats.

## Fra sjøvann til drikkevann

Gjør om sjøvann til drikkevann med en watermaker. Vi leverer produkter fra **Katadyn** (0,9 – 5,4 l/time), fra **Rainman Desalination** (35 til 140 l/time) og **Blue Water Desalination** (31 til 536 l/time). **Katadyn** er beregnet til nødbruk og kan opereres manuelt. **Rainman** er et portabelt produkt og leveres for 24 VDC og 230 AC samt bensindrift. Watermakere fra **Blue Water Desalination** er beregnet for fast installasjon om bord og noen modeller kan leveres for helautomatisk drift.



## Rensing av lensevann

Vær miljøbevisst og rens lensevannet for oljer og emulsjoner med **Wavestream**. Wavestream-systemene monteres enkelt etter (automatisk) lensepumpe, og består av filterelementer og -hus. Disse passer til både små fritidsbåter og store yrkesfartøy. Wavestream er typegodkjent av Lloyd's. Monteres som vist på bilde. Vi leverer også IMO-godkjent (klasset) lensevannseparator basert på Wavestream for fartøy over 15 meter.



## Enhånds fenderoppheng

Fastfender er utviklet for at du skal kunne ha full kontroll på fenderne dine med bare én hånd. Disse sitter trygt på rør, vaier og tauverk, slik at ingenting havner på sjøen. Det UV-bestandige materialet er i tillegg så robust at vi gir deg 5 års garanti! Produsert i Nederland.



For mer informasjon, se [www.watermaker.no](http://www.watermaker.no)

**JAMAX**  
Flytebrygger



Nyhet!

Redningsstige  
i syrefast 316L



**Norskprodusert!**  
**Et av markedets mest  
fleksible bryggesystem!**

- ✓ Komplette havneanlegg
- ✓ Landstedsbrygger
- ✓ Tyngre anlegg
- ✓ Utriggere
- ✓ Fortøyningsbommer
- ✓ Landganger

Kontakt oss i dag.  
Sammen finner vi en løsning  
som passer for deg!

☎ **56 30 41 00** **alutec.no**

Alutec AS | Industrivegen 43 | 5210 Os | [info@alutec.no](mailto:info@alutec.no)

# VI OPPGRADERER SJØMERKINGEN

## – Løft blikket, se fremover!

Kystverket gjennomfører en omfattende oppgradering av sjøveiene på sør- og østlandet. Det vil si at skipsleia får helt ny merking. Løft blikket ditt, se fremover! Det kan ha kommet opp flere sjømerker enn plotterkartet ditt viser. Vi kan ikke understreke sterkt nok hvor viktig det er at alle, både store og små fartøyer, sørger for å til enhver tid ha oppdaterte sjøkart.

Husk godt sjøvett!



KYSTVERKET

Foto: Leif Andersen

# Båtførerbevis

Båtførerbeviset dokumenterer at du har kunnskaper i navigasjon og bruk av navigasjonsinstrumenter, lanterner, nødsignal og kjenner sjøens trafikkregler. Videre at du er kjent med sjømannskap, sikker bruk av båt og håndtering av nødsituasjoner.

Ta kurs eller selvstudium før du går opp til båtførerprøven.

Båtførerprøven avlegges på et av de godkjente testsentrene du finner på våre hjemmesider:

[norsktest.no](http://norsktest.no)

[båtførerregisteret.no](http://båtførerregisteret.no)



Norsk Test administrerer båtførerprøven på vegne av Sjøfartsdirektoratet

 norsk test

# ≡ Rask båt krever kompetanse

Han er ikke i tvil, Carl Axel Kierulf. Med nyinnkjøpt ekstrembåt var tiden så definitivt inne for å skaffe seg mer kunnskap. Da satte han seg på skolebenken for å lære av de som kan det best. Med på kompetanseløftet er både kjæresten og «svogeren».

Tekst og foto: Frode Pedersen



Pål Virik Nilsen advarer mot bruk av flaps for å trimme båten i stor fart. – Da skal man kun bruke motorens tilt, understreker han.

**V**i er i mai. Landet åpnes sakte men sikkert, slik at mindre grupper kan møtes for lovlig læring. Årets først kurs med fokus på høyhastighetsmestring er i gang. De har en enorm entusiastisk tilnærming til teori og praksis, både instruktør Pål Virik Nilsen og de tre deltagerne. For skal du bli en god båtfører som takler høy hastighet, ja så begynner læringen i klasserommet. Når passe mengde teori er konsumert og forstått, flyttes klasserommet ut på kjøll.

## LÆRE I EGEN BÅT

Stadig flere setter seg mer enn gjerne på skolebenken for å lære å kjøre båten sin. Instruktør Pål Virik Nilsen sier at de fleste som tar valget om å lære seg å mestre båter i høy hastighet, gjør dette fordi de har en genuin interesse for båt.

Og i dette tilfellet snakker vi ikke om hvilken som helst båt. Carl Axel Kierulf har gått til innkjøp av en Goldfish 29 som klarer en toppfart på nesten 60 knop. Både han og kjæresten Emilie Mølbach-Thellefsen Stray, og hennes bror Eirik, er vokst opp i sommerskjærgården. Det er så definitivt ikke første gang de står til rors, men føler nå et behov for å lære mer om teorien bak alt det som skjer når farten og utfordringene øker. Det krever kunnskap å sitte bak ratt og spaker i en båt i ekstreme hastigheter.

## VESENTLIG KUNNSKAP

– Forskjellen på motortrim og flaps er det ikke alle som kan. Viktig kunnskap når du skal kjøre fort på sjøen. Derfor skjer det også ulykker som vi lett kan unngå hvis man skjønner hvordan ting



**Venstre:** Praktisk øving på sjø med egen båt er en del av kompetanseløftet som nå gjennomføres i regi av Redningsselskapet.

**Øverst:** Instruktør Pål Virik Nilsen har hentet opp bilde fra dagens øvelseskjøring for en gjennomgang.

**Midten:** Med korona-avstand i klasserommet diskuterer man seg gjennom teorien for høyhastighetskjøring.

**Nederst:** Fra venstre: Eirik Mølbach-Thellefsen Stray, Carl Axel Garmann Kierulf og Emilie Mølbach-Thellefsen Stray ønsker regjeringens forslag om å utrede et eget høyhastighetsbevis hjertelig velkommen.



henger sammen, og ikke minst når og hvordan man skal bruke kunnskapen, sier instruktør Pål Virik Nilsen.

Han får anerkjennende nikk fra elevene. Kroppsspråket minner sterkt om aha-opplevelser. Så kommer spørsmålene, blandet med egne erfaringer og nye oppdagelser.

– Betyr det at når jeg skal trimme båten under høy fart, så bruker jeg motortrim og glemmer flapsene, spør «svoger» Eirik Mølbach-Thellefsen Stray.

– Riktig! Flaps kan være farlig å bruke når båten er kommet opp i høy hastighet. Er disse feil justert, eller du aktiverer dem ved å trykke på knappen, kan den legge seg utilsiktet til siden, eller enda verre; gjøre at båten kommer i spinn. En riktig trimmet båt skal til enhver tid gå med



**Deltagere:** Foran til venstre: Carl Axel Garmann Kierulf, instruktør Pål Virik Nilsen. Bak Eirik Mølbach-Thellefsen Stray og Emilie Mølbach-Thellefsen Stray.

minst mulig motstand for å redusere forbruk, forteller Virik Nilsen.

– Jeg skjønner ikke helt sammenhengen. Kan du forklare hvorfor jeg ikke helt klarer å få båten til å gå lettere i sjøen. Det virker som den ploger litt, spør Emilie Mølbach-Thellefsen Stray.

– Bruker du motor-trim, beveger du motorstammen ut og inn mot akterspeilet på båten. Enkelt sagt, så hever du baugen ut av sjøen når du kjører motorstammen ut fra båtens akterspeil, og du senker baugen ved å kjøre den inn mot akterspeilet. Kjører du i bølger for eksempel, er det viktig å bruke denne funksjonen aktivt. For høy baug inn i en bølge kan føre til at du mister helt kontroll over båten, svarer Virik Nilsen som har opplevd å gå rundt med båt mer enn en gang.

### DEBRIEF ETTER PRAKTISK ØVING

Alt handler om å bli kjent med båten sin. Alt henger sammen. Alt er et samspill. Forholdet mellom båtens skrog og vannflaten skal bli så optimal som mulig. Noen ganger handler det om trimming av skrog, men det kan også bety at du må skifte propell, velge en annen størrelse for å få maks ut av båten.

Når båten fungerer bra, og du har funnet den rette trimmen, er det på tide å tenke på kjørestil. Løft blikket, se fremover, langt fremover. I 50 knop kjører du 30 meter i sekundet. Da er det viktig å følge med! Er det bølger, skjerpes kravet mange hakk. Er du ukjent, gjelder regelen om å


avpasse farten etter forholdene. Det legges trykk i hver setning når Virik Nilsen går igjennom rutinene for god og sikker kjøring.

Det lyttes konsentrert i den lille forsamlingen. På tavla vises animasjoner som på en enkel måte illustrerer hvordan det som fortelles henger sammen. Pål Virik Nilsen har skrevet boken «Helt propell». Selv minner han mer om fyrtårnet «Blinke» fra Elias-universet. Rolig, avbalansert, tenksom og med svar på det meste. Akkurat slik han mener folk som skal mestre hurtiggående båter skal være.

### FART ER FOKUS

– Fart er moro, men samtidig utfordrende. Derfor er det viktig for meg å lære bort at jo mer kunnskap og kjennskap du har til båten din, og evnen til å ligge i forkant av ting som kan skje, jo lettere unngår man ulykker eller hendelser, sier Virik Nilsen.

Dagens kursdeltagere svarer med å anerkjenne debatten som nå foregår både blant politikere og båtfolk. Mer kompetanse er et riktig skritt å gå for å gjøre båtlivet tryggere.

– Jeg er helt enig med regjeringen som nå ønsker å utrede et eget høyhastighetsbevis. Det er bedre å skaffe seg kompetanse og kunnskap om det vi driver med i båt, enn at man løser utfordringene med økt fart ved å innføre et eventuelt forbud. Da er det mye bedre å sette kompetansekrav til oss som båtførere, sier Carl Axel Kierulf. 

# NORDOCKS

- Spesialist på brygger

## Leverandør av:

- FLYTEBRYGGER
- SMÅBÅTHAVNER
- UTRIGGERE
- KAIUTBYGGING
- FASTBRYGGER
- BØLGEBRYTER
- STÅLBRYGGER
- BETONGBRYGGER
- REHABILITERING
- SJØTJENESTER
- TILBEHØR OG UTSTYR
- SERVICE OG VEDLIKEHOLD

NORDOCKS AS – Fokserødveien 30 – 3241 Sandefjord  
www.brygge.no – Tlf 33 46 36 00 – post@nordocks.no

## BLI MED PÅ DET GRØNE VINNARLAGET

### VÅRE VERDIAR:

STOLTE • OPNE OG ÆRLEGE • PÅLITELEGE • GODT HUMØR • TEAMÅND • LØNSAME

Fjord1 

### FJORD1 ER LEIANDE I DET GRØNE SKIFTET

Vi tenkjer energileiing og berekraft i alt vi gjer. Det gjev oss både meining og retning. No har du sjansen til å bli aktivt med i det grønne skiftet som ein del av vårt team. Vi gler oss til å få nettopp deg om bord hos oss!

Vi treng folk både til fast jobb og vikariat om bord på gassferjer og elektriske ferjer.

Sjå ledige stillingar på [ford1.no](http://ford1.no)

STØRSTE FERJESKAPET I NOREG



OMSETNAD  
3,1 MILLIARDAR



REISANDE  
21,6 MILLIONAR



KØYRETØY  
10,7 MILLIONAR

[www.fjord1.no](http://www.fjord1.no)



Strandgaten 197  
5004 Bergen  
Postboks 1163 Sentrum  
5811 Bergen  
Tlf 55 30 78 00  
www.utkilen.no



BERGESENS ALMENNYTTIGE STIFTELSE

Postboks 366 Skøyen - 0213 Oslo  
Telefon: 21 03 05 00

## Sigurd Dahl ANS

**Kontakt telefon:** 75 05 80 86  
**Antall gjesteplasser:** 2  
**Kart nr:** 56/57  
**Fortøyning:** Flytekai  
**Beliggenhet/sted:** Nord-Herøyvågen, Herøy kommune  
**Posisjon:** N66 00.05 E12 18.34  
**Andre opplysninger:**  
Handelsforretning med olje, bensin, propangass, vann, fiskeredskaper, båtutstyr, salg av sjøkart. 2,5 km til kommunesenteret med bank, post, lege.



NORWEGIAN HULL CLUB

## EXPECT MORE

## SEABROKERS GROUP



støtter redningsselskapets gode arbeid.

Seabrokers Group leverer et unikt og variert spekter av tjenester innen:



SKIPSMEGLING



EIENDOM



SIKKER LØFTHÅNTERING



EIENDOMSDRIFT



HAVOVERVÅKNING



HAVNEKRANER



MOBILITET



FUNDAMENTERING

*"Vi ser muligheter hvor andre ser begrensninger"*

www.seabrokers.no

SEABROKERS GROUP



# TOTAL



## Norsk Sjømannsforbund

Til støtte for sjøfolk i over hundre år

Rosenkrantz gate 15-17  
Boks 2000 Vika, 0125 Oslo

Tlf: 22 82 58 00 Fax: 22 33 66 18

[www.sjomannsforbundet.no](http://www.sjomannsforbundet.no)

## POLLYFLYT

### SELVBYGGERBRYGGE



Bygg din egen brygge med POLLYFLYT-pontonger

L 180 x B 50 x H 50 cm  
225 kg flyte kraft pr pontong  
Fester for 2" bjelkeramme

Bestill via [post@vannhandel.no](mailto:post@vannhandel.no) eller 90609695

## VANNHANDEL.NO



# Solide brygger

## – uansett hvor du bor!

Kontakt oss i dag for en prat om dine bryggebehov!

Indre Oslofjord eller ytre Helgeland – uansett hvor du legger ut brygger må du vite at de tåler arktiske værforhold.

Wee Marines bryggesystemer har blitt testet i værutsatte forhold på Vestlandet, og er bygget for de tøffeste påkjenningene. Våre flytebrygger og utriggere beskytter båtene hele året

igjennom, samtidig som de er både praktiske og trygge i bruk.

Wee Marines utriggere er dessuten markedets mest moderne med innebygget LED-belysning og issikre flytere. Utriggen leveres også med «AutoMooring» – vårt eget innebygde fortøyningssystem.

Våre brygger er nå videreutviklet med smarte kabelgater for enkel ettermontering, og 2014-modellene kan leveres med kraftig FRP-dekk. Les mer på [wee-marine.no](http://wee-marine.no)

**WEE**  
**MARINE SYSTEM**

– det trygge bryggevalget

[www.wee-marine.no](http://www.wee-marine.no) | Tlf.: 982 18 155 | E-post: [aage@wee.no](mailto:aage@wee.no)

# Skjærtorsdagen

**Tekst:** Tanja Krangnes

**Foto:** Redningssselskapet/privat

– Det går ikke an å ha mer flaks, sier Torgeir Øyen Glørstad. Uten redningsvest og med høy promille holdt han på å drukne etter at RIB-en han satt i traff et skjær i høy fart nattetid.



Jeg hører et plutselig smell, om jeg faktisk husker det eller innbiller meg det vet jeg fortsatt ikke. Det neste jeg husker er at jeg skulle puste, men at det bare kommer sjøvann inn. Jeg tenker at jeg må svømme, men det er mørkt, jeg er beruset og da har man dårlig retningssans. Etter noen tak kjenner jeg bunnen under meg. Jeg må puste igjen, men trekker lungene fulle av sjøvann på nytt, forteller Torgeir.

Da Torgeir er i ferd med å drukne er han 28 år. Nå er han rundet 40, og er far til ei jente på snart seks og en gutt på to år. Han vil gjerne fortelle, i håp om at hans opplevelse kan redde andres liv.

Torgeir og noen venner er på vei hjem fra påskefest på Fjellværøya på Hitra. Det er natt til

skjærtorsdag.

– Det var en times ventetid på drosje da vi skulle dra fra vorspielet og til festen. Å ta båten var naturlig for alle. Vi tok på oss varmedress og vest, og kjørte rolig på blikkstilte sjø, i måneskinn.

De er like mange i båten på hjemmeveien også. Alle er båtvante og i kjent farvann de har kjørt hundrevis av ganger. Men nå har alle promille. Bortsett fra Torgeir og en til, har alle fortsatt varmedress og redningsvester på. Farten er opp mot 25 knop, og tross måneskinn ser ingen staken som varsler om skjæret.

– Jeg tenker at «Fan, jeg er ikke ferdig med dette ennå!». Jeg får snudd meg og svømmer oppover, der jeg kommer meg opp på et skjær.



**Jeg tenker at jeg må svømme, men det er mørkt, jeg er beruset og da har man dårlig retningssans.**



Ved siden av meg sitter han andre som havnet i sjøen. Vi fryser ikke.

**BLOD OG SJØVANN**

Torgeir sitter med vann til brystet. Alt er helt stille. Men så hører han noen rope «Torgeir!». De som var igjen om bord ble hivd fremover i båten etter at den traff skjæret og ble kastet til siden. Da de kommer til seg selv, er de sikre på at de to andre har omkommet. At alle sammen overlever er mer enn flaks.

– Heldigvis hadde han som kjørte dødmannsknappen på, så motoren stoppet. Rundt hundre meter lenger fram er det rett i berget, sier Torgeir.

Han ser silhuetten av båten, og hører at de

snakker med noen på telefonen.

– De drar oss om bord i båten, og ber oss ta av klærne og ta på varmedressene. En varmer føttene mine på magen sin. Jeg er i sjokk. Alt er surrealistisk, jeg bare gjentar «Hva er det som har skjedd, hva er det som har foregått...». Jeg husker jeg kjente med tunga på tenne og det kjentes ut som de var borte og slått ut, men jeg fikk noen til å kjenne etter og fikk bekreftet at de var på plass.

Båtmotoren er skadet, men starter likevel – uten dødmannsknapp. De kjører mot land, som lyses opp av blinkende blålys. To politibiler, to ambulanser, et legeheliokopter og et Seaking-heliokopter venter. Legen undersøker de to inne i ➔



**Venstre:** På sykehuset. Legen som tok røntgen av lungene til Torgeir Øyen Glørstad sa at hun aldri hadde sett så mye vann i lungene på noen som har overlevd en drukningsulykke.

**Høyre:** Torgeir Øyen Glørstad tar RS-Magasinet med tilbake til ulykkesstedet der han holdt på å miste livet for 12 år siden. Han stiller gjerne opp for å fortelle om ulykken – håpet er at andre vil tenke seg om før de kombinerer båt og alkohol.



**Høyre:** – Ulykken var aller verst for de nærmeste, sier Torgeir Øyen Glørstad. Selv begynte han å sette mer pris på livet og hverdagene etter ulykken.



### Klar i hodet, klar for sjøen

- **Alkohol hemmer egenskaper du trenger for å kjøre båt.** Selv lav promille påvirker oppmerksomhet og konsentrasjonsevne. Samtidig øker viljen til å ta sjanser.
- **Alkohol reduserer overlevelsestiden i vann.** Når du drikker utvider blodårene i huden seg, og gir større gjennomstrømming av blod. Varmetapet øker, og du blir fortere kald.
- **Promille gjør at du blir dårligere på selvberging.** Svømmetakene blir slappere, evnen til å løse utfordringer dårligere, du har lettere for å miste bevisstheten.
- Havarikommisjonens rapport om fritidsbåtulykker (2019) viser at **kombinasjonen fart, alkohol og tussmørke er dødelig.** Moderat eller høy promille. Også ulykker som skjer etter fall mellom land/brygge og båt.
- Statens havarikommisjon for transport påpeker at **ruspåvirkning særlig er medvirkende årsak i to typer fritidsbåtulykker:** Grunnstøtinger/kollisjoner og fall mellom fortøyd båt og brygge. Dødsulykker etter grunnstøting- og kollisjonsulykkene kjennetegnes av tre faktorer: Høy fart, ruspåvirkning og tussmørke.

Kilder: [avogtil.no](http://avogtil.no) og Statens havarikommisjon for transport (Kartlegging av fritidsbåtulykker, 2019)



ambulansen, og konkluderer raskt med at de må til sykehus så fort som mulig. Da Torgeir reiser seg opp fosser blod og sjøvann ut av nesen.

#### ALDRI SETT NOE LIGNENDE

I helikopteret får de oksygenmaske, pakkes inn i bobleplast, varme ulltepper og hetter, og flys til Trondheim der de undersøkes grundig på Akutten på St. Olavs hospital.

– Jeg ligger bak et forheng alene, da det plutselig går en alarm. Det piper bak meg, og det viser seg at jeg har et voldsomt blodtrykksfall. Det kommer en hel haug med leger og sykepleiere, som gir intensiv behandling, før det stabiliserer seg.

Etterpå tas det røntgen.

– Legen sa at hun aldri hadde tatt røntgen av noen som har overlevd og hatt så mye vann i lungene, sier Torgeir ettertenksomt.

Foruten vann i lungene er han voldsomt forslått, og har et stort kutt i albuen som må sys. Ryggen er et eneste skrubbsår. Han får dobbeltsidig lungebetennelse, og må ha tre typer antibiotika intravenøst. I to uker etterpå trenger han hjelp til det meste.

#### DOBBEL FLAKS

– Jeg kom greit ut av det. Det går ikke an å ha mer flaks. For det første havnet vi i sjøen og ikke på skjæret. Den andre flaksen er at de fant oss så fort og at motoren startet. Hadde det bare vært vi to, ville det vært «game over». Ingen hadde savnet oss før lang utpå neste dag.

Det var tre minus i lufta, og en grad i sjøen.

Torgeir tror de var i sjøen rundt et kvarter.

– Noe mer enn det klarer man ikke. Da fryser man ihjel.

Han har ikke hatt noen reaksjon etter ulykken.

– Rent mentalt gikk det bra i ettertid. De rundt meg hadde det mye verre. Familien fikk telefoner midt på natta. Søsken og foreldre, onkler og tanter, kompiser... De fikk seg et skikkelig sjokk. Og de som var igjen i båten og som lette etter oss, trodde jo at vi var døde.

Ulykken har endret ham.

– Jeg setter mer pris på livet og hverdagen. Det er ikke selvsagt at jeg står her, at jeg skulle få feire 29-årsdagen min. Jeg har hatt min porsjon flaks.

#### UKULTUR

– Det var en ukultur på at man kjørte båt når man skulle på fest. Vi hadde gjort det i mange år, og hadde ingen betenkeligheter. «Alle» gjorde det. Etter dette har ingen av mine nærmeste kjørt båt i fylla. Det fikk en brå slutt. Vi lærte noe vi egentlig visste fra før.

Han har vært åpen om ulykken i etterkant, i media og på konserter han spiller, blant annet en låt som heter «Livbåten» og som faktisk ble skrevet før ulykken.

– Jeg skjemmes, men noen må ta en for laget, og jeg håper at historien min kan berge noen andre ved at de tenker seg om. Vi må ta ansvar for både eget liv og de vi har rundt oss. Jeg så hva ulykken gjorde med dem. Og jeg har hatt 12 fine år etterpå. Det er utrolig dumt å avslutte livet på et skjær når du er 28 år. **R**

# Stilsikkert gjerde i støpejern

Rask levering



**Webjørn Hammersbøen**

Ruud, 2040 KLØFTA

Mobil: 905 39 457

post@wh-produksjon.no

[www.wh-produksjon.no](http://www.wh-produksjon.no)

**Ta kontakt  
for et godt tilbud**

**Viken**  
SJØTJENESTE

BRYGGER MOLOER MORING MUDRING

SLEP SJØTRANSPORT VEDLIKEHOLD

REPARASJON

Tlf. 33 69 99 99

[www.vst-as.no](http://www.vst-as.no)

## HOBBYFISKERENS DRØM OG TROFASTE VENN

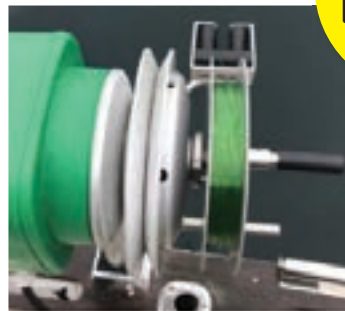


Teinehaling på aluminiumskive med to kilspor, kort bom og presshjul.

Bensindrevne og elektriske kraftblokker med regulerbar hastighet. Nå også med presshjul, avangler og fiskehjul som tilleggsutstyr.



**NORSK  
PATENT!**



Fiskehjulet kan monteres både på aluminiumskive og garntrommel.



**Olsen Fangst**  
og  
**Kraftblokk**

- En fritidsfiskers trofaste venn

[www.kraftblokk.no](http://www.kraftblokk.no) | Telefon: 976 81 636 / 905 64 598

21. mai: Redningsaksjon i natt etter fyllekjøring med båt

Mann i båt utløste redningsaksjon i Vatløstraumen

# Dyr promille

Redningsaksjoner utløst av fyll og rus koster store penger. Ingen vet helt hvor mye, men summen er mange millioner kroner hvert år. En enkelt aksjon kan koste en halv million.

**Tekst :** Lars-Ludvig Røed  
**Foto:** Redningsselskapet

**M**edieoppslagene er mange. Altfor mange. Redningsaksjoner utløst av berusede personer dukker med ujevne mellom opp – hvert eneste år. Men hvor mange det egentlig dreier seg om, vet vi faktisk ikke.

– Grunnen til at vi ikke har god statistikk på de bakenforliggende årsakene til redningsaksjonene, er at det som regel ikke påvirker måten Hovedredningssentralen (HRS) responderer på. Hvis livet ditt er i fare, skal du få hjelp uansett, sier Jarle D. Øversveen, avdelingsdirektør ved HRS Sør-Norge på Sola.

## IKKE UNØDVENDIG

Prinsippet om at alle skal få hjelp, uansett hvor dumme eller fulle folk måtte være, står sterkt i Norge. Dessuten er våre redningsetater forsiktige med å kalle redningsaksjonene unødvendige:

– Hvis noen er i nød, selv om det kan skyldes fyll eller rus, ser vi ikke på redningsaksjonen som unødvendig – nettopp fordi det var nødvendig å redde dem. Samtidig må det påpekes at fyll og rus ikke er forenlig med å føre en båt. I tillegg til risikoen for å utløse en kostbar redningsaksjon setter man eget og andres liv i fare, sier Jarle Øversveen ved HRS.

Norske myndigheter er også forsiktige med å la redningsaksjonene, uansett årsak, få for store konsekvenser for den som er reddet: Vi ønsker ikke at noen som er i nød skal la være å ta kontakt med redningstjenesten av frykt for konsekvensene og mulige straffer/bøter etterpå.

Men det er store penger det «gambles» med. Og det er store ressurser som settes i gang når alarmen går. Ofte er aksjonene et samspill der

både redningsetater og frivillige organisasjoner deltar, og det jobbes både til vanns, i luften og på land. Som denne i Vestfold, der en mann omkom og to ble skadet etter at en skjærgårdsjeep i høy hastighet kjørte på et skjær: En Røde Kors-båt, en losskøyte og en redningsskøyte var blant båtene som deltok. Dessuten ble redningshelikopter tilkalt, og politi-, ambulans- og brannmannskaper deltok, deriblant overflatesvømmere og dykkere.

## KOMPLISERT

Å beregne kostnader ved en slik sammensatt operasjon er komplisert. Dyrest er etter alt å dømme redningshelikopteret. I tillegg til besetningen om bord (pilot, styrmann, tekniker) følger det ofte med både lege og redningsmann. Timeprisen for å bruke

## Politiet rykket ut etter melding om berusede båtfolk

## Stordabu tok sjøvegen til Bergen med to i promille



Foto: Mats Grimseth


et Sea King helikopter ligger mellom 100 000 og 200 000 kroner.

Men noen regning får Hovedredningssentralen, som tar avgjørelsen om å sette i gang aksjonen, ikke fra redningshelikopteret. Driften av de offentlige redningshelikoptrene dekkes direkte av Justis- og beredskapsdepartementet. Andre offentlige og kommunale aktører bærer også sine egne kostnader, dermed sendes det ikke noen fakturaer. Noen regning kommer heller ikke fra brann- eller politibåter, kystvaktfartøy eller andre av Forsvarets fartøy. De enkelte oppdrag får ingen prislapp.

Når redningsskøyene koples inn, og det skjer i ca. 80 prosent av aksjonene som de to Hovedredningssentralene (i Stavanger og Bodø) setter i gang,

koster det selvsagt penger. Men noen regning skrives ofte ikke. De fast bemannede redningsskøyene, som utgjør halvparten av Redningsselskapets flåte, driftes delvis gjennom årlige offentlige bevilgninger, og får ikke betalt for de enkelte oppdrag. Men de frivillige korpsbåtene, som altså utgjør den andre halvparten og har frivillige mannskaper, sender etter innsatsen refusjonskrav til HRS. Satsene som betales, er bestemt av Justis- og beredskapsdepartementet. Det samme gjelder for andre frivillige ressurser som benyttes.

### EN HALV MILLION

Da nødetatene sommeren 2019 rykket ut til Byfjorden i Bergen etter en falsk melding (fra en person som riktignok ble hentet opp fra vannet, )



Store ressurser settes i gang når alarmen går. Misbruk av alkohol setter eget og andres liv i fare, og kan dessuten føre til misbruk av tid og penger for beredskapen.



Fører har opplyst at han har sovnet bak spakene i sin 45 fot store båt. Mannen, som er i 60-årene er hjemmehørende i Oslo, fremstår «full som en dupp» - og har over 1,5 i promille. Blir tatt med inn for blodprøve.

— Sør-Øst politidistrikt (@politetsorost) 30. juni 2018



**Over til høyre:** Det ble bråstopp i møte med en stake for denne båten og en familie på fire. Ulykken skjedde i fjor sommer.



men var kjent for flere falske meldinger tidligere), deltok redningsskøytene «Kristian Gerhard Jebsen II» og «Bjarne Kyrkjebø». Den ene har fast ansatt mannskap, den andre frivillige. Den fire timer lange aksjonen ble beregnet til å koste Redningsselskapet mellom 50 000 og 75 000 kroner i drivstoff, mannskap og tid, sier Kristian Nygård, beredskapssjef i Redningsselskapet.

– Iblant kan også vanlige, kommersielle fartøyer – og helikoptre – bli bedt av HRS om å hjelpe til. Da kan disse etterpå sende regning til HRS, basert på en timepris. Men denne timeprisen vil avhenge av hvilken type fartøy det er snakk om. Å beregne prisen på den enkelte aksjon blir dermed et regnestykke med mange varierende tall. Men den nevnte aksjonen i Byfjorden, som altså tok rundt fire timer, ble etterpå kostnadsberegnet til rundt en halv million kroner. Da var forsiktige anslag benyttet. I tillegg til redningsskøytene deltok et redningshelikopter (som kom fra Florø), luftambulansen, Røde Kors og brannvesenet.

### DYREBAR TID

Store penger, altså. Og kanskje helt unødvendig bruk av penger. Men HRS peker på at det mest alvorlige med falske nødmeldinger er bruk av dyrebar tid og at det legges beslag på redningsressurser:

– Vi bruker ressurser på ting som er tull og fanteri, og sliter ut folk unødvendig. Og ved å legge beslag på redningsressurser i et område, er risikoen at faktiske nødssituasjoner ikke vil få den

hjelpen vi kunne ha gitt, sa redningsleder Lars Røine i HRS etter aksjonen i Byfjorden i Bergen.

### REAKSJONER

Norske myndigheter er, som nevnt tidligere, varsomme med reaksjoner overfor dem som utløser redningsaksjonene. Det skal være gratis å bli reddet i Norge. Men samtidig skal et lovverk følges. Strafferammen for å inngi en uriktig melding som medfører utrykning, er bot eller fengsel i inntil seks måneder. Og hvis noen kommer til skade som følge av uvetting kjøring eller brudd på alkoholbestemmelsene, blir politiet og rettsapparatet koplet inn. Et mindre antall personer er de senere årene dømt for uaktsomt båtdrap – etter farefull kjøring i beruset tilstand. En rekke andre personer er idømt fengsel eller bøter. Et eksempel er mannen som kjørte egen båt med 1,8 i promille, grunnstøtte og havnet i vannet der han ble liggende i tre kvarter før han ble heist opp i et helikopter. Straffen ble betinget fengsel i 28 dager og en bot på 10 000 kroner.

Men uansett hvor dyre – og omfattende – redningsaksjonene er: Det er «god butikk» å ha en godt utbygd og effektiv redningstjeneste. Den økonomiske verdien av et (statistisk) liv var i 2014 beregnet til hele 30 millioner kroner. Hvert eneste liv som reddes, på sjøen eller annet sted, vil altså bety en samfunnsøkonomisk gevinst på 30 millioner (fratrukket redningskostnader). Når Redningsselskapet alene reddet 21 mennesker fra den visse død i 2019, blir «gevinsten» solide 600 millioner kroner. På ett år. **R**

Europas bredeste tankprogram for båtindustrien!  
Tankene er produsert i næringsmiddelgodkjent polyetylenplast. Vi er fleksible med hensyn til plassering av stusser. Dersom du ønsker en løsning med speilvendte tanker (styrbord/babord) og kobling mellom tankene, løser vi dette for deg.



Plastinvent

## Tanker til fritidsbåter

Vann - diesel - septik

Fordelene med tanker fra Plastinvent er mange:

- Lett å gjøre ren
- Lett i vekt
- Rimelig frakt
- Rask levering
- Skreddersydd løsning
- Et rimelig alternativ for den som ønsker å montere tanken selv



Ta kontakt - så kan vi sammen løse dine tankproblemer!

Løsninger for fremtiden

Plastinvent as  
Oljevollstranda Industriområde  
Radøyvegen 717  
5938 Sæbovågen

T 56 34 70 80  
@ post@plastinvent.no

[www.plastinvent.no](http://www.plastinvent.no)

## Leading the Blue Revolution



MOWI®

**Mobil**<sup>TM</sup>  
Smøremidler



# NÅR KVALITET ER LIVSVIKTIG!

DRIVSTOFF OG **Mobil** SMØREMIDLER  
LEVERES OVER HELE KYSTEN AV **Bunker Oil**

Våre avdelinger: **Bergen:** 55 11 95 30 - **Ålesund:** 70 10 47 47 - **Tromsø:** 77 66 41 20

Vi støtter Redningsselskapet

Finn vårt nærmeste tankanlegg: **bunkeroil.no**

NAVN: TOMM FREDRIKSEN GRAN  
ALDER: 56  
BOSTED: NØTTERØY  
SKØYTE/ARBEIDSSTED: HOVEDKONTORET, LYSAKER  
STILLING I REDNINGSSKAPET: HMSK SJEF  
HVORLENGE I RS: FIRE ÅR  
SIVIL STAND: GIFT MED ANN KRISTIN,  
DØTRER BETTINE OG TOMINE

# MEG & MITT RS

Foto: Redningsselskapet og privat.



I denne spalten gir vi våre lesere et lite innblikk i hverdagen til noen av dem som hver dag er med å trygge tilværelsen for andre.

Redningsselskapet har 52 redningsskøyter som er stasjonert langs kysten og på våre to innsjøer. For å bemanne disse har vi 200 fast ansatte sjøfolk og 1 200 frivillige. Sammen sørger disse for at alle som ferdes langs kysten vår kan føle seg tryggede.



## HVORFOR VALGTE DU Å JOBBE I RS?

Spesialist og generalist = sjef for helse, miljø, sikkerhet og kvalitet (HMSK) i Redningsselskapet. «Du løfter deg ikke til de uante høyder i en krisesituasjon, du lander ned på hva du har trent på». Det pleier jeg å si når jeg holder undervisning i «det mentale skjold», både for faste og frivillige mannskaper, og på ledersamlinger. For det dreier seg like mye om å være trent og forberedt i ledelsen når alvorlige hendelser og kriser slår til i en organisasjon.

## HVORDAN SYNES DU DET ER Å JOBBE MED BEREDSKAP?

Redningsselskapet er en god, spennende, utfordrende og krevende organisasjon å jobbe i. Det er en blanding av det forutsigbare og uforutsigbare hver eneste dag. Når man navigerer i en organisasjon som vår, hvor vi både har faste ansatte og frivillige, så sier det seg selv at utfordringene

kan stå på rekke og rad. Det skapes en helt egen dynamikk og drivkraft i en organisasjon som har visjonen «ingen skal drukne». Kjernefunksjonen i Redningsselskapet er å holde redningsskøytene og mannskapene våre operative, det forplikter oss også til å drive utdanning, trene og øve.

I mine fire år i selskapet har vi hatt mange hendelser der våre mannskaper og ansatte har hatt behov for oppfølging. Noe av det første jeg startet med, var å se på hvordan mannskapene var forberedt både før, under og etter hendelser.

Det viste seg at her var det lite systematikk og mye tilfeldigheter som rådet. Fra en bakgrunn fra oljeservice næringen, eget beredskapsfirma og forsvarrets internasjonale operasjoner, så har jeg opplevd forskjellige tilnærminger ved oppfølging (også kjent som defuse, debriefing, Hot Wash Up osv).

Vi laget «det mentale skjold» som sier noe om de situasjonene vi kommer opp i, hvordan



## Redningssselskapet er en god, spennende, utfordrende og krevende organisasjon å jobbe i. Det er en blanding av det forutsigbare og uforutsigbare hver eneste dag.

og hvorfor vi tenker og agerer som vi gjør. Også hvordan vi systematisk setter i gang oppfølging som en fast rutine. Her opplever jeg at vi har løftet oss mange hakk, som igjen skaper en robusthet i selskapet. Syretesten kom blant annet under de to store havariene vi hadde med RS «Ægir» i 2016 og RS «Idar Ulstein» i 2018.


### HVA ER MEST SPENNENDE MED JOBBEN?

Under koronapandemien har jeg hatt ansvaret for kriseledelsen for smittevernberedskapen i selskapet. En kriseledelse som satt i 50 dager og var tilgjengelige 24/7. En solid og robust gruppe som fysisk jobbet fra hvert sitt sted, men opererte som en enhet.

Det er med stolthet jeg kan si at vi stod løpet ut, sammen med våre mannskaper som var isolerte fra omverden for å bistå når som helst og hvor som helst når det var behov. Vi fikk smitte på et fartøy under disse dagene. Det var krevende for mannskapet, både med isolering, sykehusinnleggelse og lang hjemmisolering. Samtidig måtte vi ha fokus på beredskapen, få smitte nedvasket fartøyet (som tok 2,5 døgn) og nytt mannskap som ikke måtte eksponeres.

### INTERESSER UTOVER RS

«Menneske i fokus» synes jeg er mest spennende. Det å både utvikle seg selv og andre er givende. Idrett og aktiviteter som har gitt meg mye, er landeveis sykling, ishockey, golf og dykking. Det å være trent – og trives med å trene både på egen hånd, men også med lag – er inspirerende. Og lære seg nye idretter og aktiviteter i «voksen» alder er super bra. Som for eksempel da vi gutta fra hockeylaget (Teie femer`n) bestemte oss for å begynne med street hockey (inline hockey), det vil si hockey skøyter med hjul på betong.

Dette er direkte overførbart til jobben. Når vi starter en ny aktivitet, så har det mye av det samme vedrørende akseptering av risiko under trening. Ta inline hockey; du må forvente at du kan skade, eller slå deg under denne aktiviteten. Men ved å tilegne deg kunnskap, trene og bruke riktig utstyr, vil du kunne redusere frekvensen og alvorlighetsgraden av en skade. På lik linje med hendelser i forbindelse med jobb. 



Tomm Fredriksen Gran snakker med konstant utestemme. Det hjelper når han skal snakke til mange for å bli hørt. Tomm har mange interesser på fritiden, deriblant sykling, hockey, dykking og golf. Noen av hobbyene deler han med kona Ann Kristin. Som HMSK-sjef i Redningssselskapet har han vært gjennom en tøff korona-periode hvor han har løst selskapets ansatte og frivillige vel i havn.





# Bærekraftig fartøy berger liv



Redningsselskapet er ikke redd for å tenke nytt, eller stjele gode ideer fra vårt naboland. Åttemeter klassen ble tatt i bruk av den svenske sjøredningen for flere år siden. Nå har den funnet sjøveien til norskekysten. Der skal den styrke kystberedskapen, men ikke minst gjøre Redningsselskapet mer miljøvennlig.


Tekst og foto: Frode Pedersen

**A**ttmeter klassen er et «støttefartøy». Den skal supplere de store redningsskøyene på stasjoner som har mye kystnær beredskap. Mange steder bruker vi for store verktøy på jobber som kan løses med langt mindre og mer effektive ressurser. Ikke minst når det kommer til forbruk. Med denne båten får vi et effektivt fartøy som kan gå helt opp i fjæreseteinene for å drive søk og redning. Den er rask med en toppfart på 37 knop, og den har slepemuligheter for mindre fritidsfartøy. Med et lavt fribord, blir det enklere å få folk fra sjøen og om bord til oss, sier ansvarlig for nybygg i Redningsselskapet, Knut Hveding.

#### PRØVEKJØRING I EN LYSPONTENE

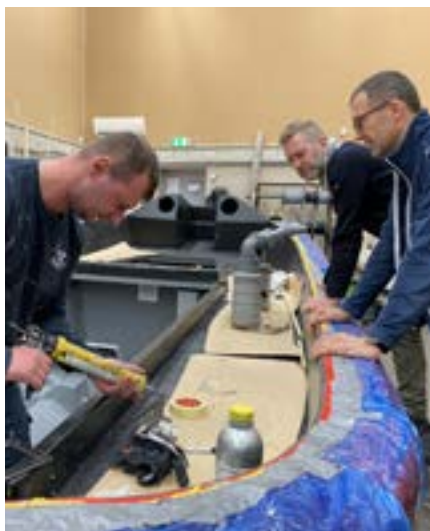
Det er tidlig morgen i mars. Stedet er vakre Hunnebostrand, midt i indrefiletten av Bohuslän, og for mange norske båtfolk kjent som stedet du enten entrer Sotenkanalen, eller kommer ut av den etter å ha besøkt Smøgen.

På brygga ligger flere åttemeter båter. Både svenske og norske. Klassen har rukket å bli veldig populær i deler av den svenske skjærgården. Utfordringen for mange norske mannskaper blir nok å venne seg til en åpen båt som skal brukes året rundt. For meg en utfordring jeg er vant til fordi jeg alltid har kjørt åpen båt. Men så er heller ikke dette en dag hvor det skal reddes liv, men testes og prøvekjøres. Noe jeg har gjort i mange år for andre magasiner enn RS-Magasinet.

Åttemeter klassen vil supplere de store, men den vil også være et effektivt støttefartøy for Redningsselskapets rescuerunnere, en spesialbygd vannscooter som på mange måter ligner det tekniske oppsettet du finner på den nye klassen. Begge kjøres med et avansert styre likt det du finner på en motorsykkel. Begge bruker vannjet som fremdrift, noe som gjør dem 



**Og hvis noen er i tvil; denne stopper på fem meter fra full fart. Ganske nyttig å vite når man suser av gårde for å nå frem tidsnok til noen som trenger hjelp.**



**Over til venstre:** Miljøvennlig produksjon foregår med vakuumpstøp.

**Over til høyre:** Den nye åttemeteren er utrolig manøvrerbar. Fra full fart til stopp bruker den kun få meter.

**Høyre:** Testpilot og ansvarlig for nybygg i Redningsselskapet, Knut Hveding, mener denne båtklassen blir et viktig støttefartøy for mange deler av driften og beredskapen i Redningsselskapet.



lette å manøvrere der det er grunt. Dybden er ikke mer en 40 cm på dette skroget. Det byr på utfordringer i og med at du må bruke gassen for å øke virkningen av de manøvrene du skal gjøre. Mange vannscooterkjørere kjenner seg nok igjen i dette.

Vindsekken henger slapp på havna, og dagens testtur foregår i en lysfontene av sol og blå himmel. Vi skal ut å kjøre taktisk før vi legger kursen ut mot Väderöarna i vest. Et landemerke på Bohuslänkysten, og med åpen sjøkro året rundt.

Denne formen for test og prøvekjøring kan forsvares fordi vi er alene der ute. Fartøyet er bygd for å smyge seg rundt mellom holmer og skjær i høy fart. Skal man berge liv eller fartøy i dagens fritidsbåtverden, spiller farten en stadig viktigere rolle. Tidligere kunne man regne med at de som trengte hjelp ikke hadde gått på i stor fart, og skipperen hadde som regel kunnskap nok til å kaste en dregg over bord for å minske faren for å gå på et skjær. Og hvis noen er i tvil; denne stopper på fem meter fra full fart. Det fikk vi selv erfare. Ganske nyttig å vite når man suser av gårde for å nå frem tidsnok til noen som blir veldig lettet og glad.

### VERFTSLEDEREN SOM TØR Å TENKE NYTT

– Verden er i stadig forandring, og derfor må vi hele tiden tilpasse flåten til det kundene våre krever. Klarer vi å ivareta miljømessige hensyn samtidig, blir dette vinn-vinn for alle parter. Samtidig er det med på å utfordre oss, i takt med at vi utvikler nye konsepter som ivaretar miljøet, sier Knut Hveding.

Og han får støtte fra verftsleder på Swede Ships avdeling for kompositt bygging i Hunebo-

strand, Christian Oscarsson. Han sier de allerede har tenkt tanken om å elektrifisere eller finne andre alternativer som hydrogendrift på denne typen søk- og redningsfartøy. Utfordringen med dette ligger like mye på infrastruktur og mulighetene til å «tanke» som det å bygge en båt med alternativ fremdriftsteknologi.

– Selve produksjonsmetodene kan sikkert moderniseres ytterligere, men som du selv har opplevd nå når vi har vandret rundt i produksjonshallene, så kjenner du ikke lenger lukten av styren og glassfiber. Årsaken til dette er at vi har lukkede støpeprosesser, også kjent som vakuumpstøp, for hele vår produksjon. I seg selv en mer miljøvennlig produksjon for både folk og forbruk, sier Oscarsson.

Han forteller at det blir stadig mer vanlig med krevende kunder. Redningsselskapet er en av disse, men presiserer at de liker kravstore kunder for det er de som inspirerer til å utvikle både produkt og tankesett.

– Vi er ikke motpoler, vi strever mot samme høye mål, og nå for tiden er miljøtankegangen sterkt fremme hos de fleste som bygger båter sammen med oss, og bra er det, sier Oscarsson.

Han forteller at de allerede har utviklet en større båt, sammen med den svenske sjøredningen, som bruker elektriske utenbordsmotorer som hjelpemotorer til og fra havn. Forsåvidt kjent hyllevarer hos produsenter som har vært på markedet med elektriske motorer i flere tiår allerede.

### BYGD FOR FART OG HØY SJØ

Åttemeter klassen er bygd for høy fart. Den marsjer fint rundt 33 knop, men kan holde en toppfart på 37 knop. Den tåler utrolig mye sjø.

Tilsvarende strekning ble gjort i november, da var bølgene fem meter og dette hadde båten ingen problemer med å takle. Kjell-Reino Christiansen, som er leder for avdeling Flåte og Stasjon i Redningsselskapet, forteller at de har brukt mye tid på å utvikle hekken på båten.

– Høy sjø som kommer inn bakfra kan være et stort problem når du går i medsjø. Derfor har vi laget en avrunding av hekken som kan minne om det vi ser på gamle snekker. Dette reduserer bæringen bak, men vi har likevel klart å få til en trekkraft (bollardpull red. anm.) i slep på 1,5 tonn. Det betyr at vi kan slepe det meste av fritidsbåter med dette fartøyet, sier Christiansen.

Fartøyet er utstyrt med en V8 diesel som er lett å komme til under service. Blokka er hyllevare, og at Toyota sin Landcruiser bruker samme motorblokk, borger jo for kvalitet.

Det er et stort stuerom midt i båten. Her ligger alt utstyret som man behøver for å berge folk og båt. Blant annet førstehjelpsbag, bære og lensepumpe.

#### STØDIGERE ENN TOGET

Vi ligger midt i sundet som blir bare trangere og trangere. Knut Hveding står for den taktiske kjøringen. Jeg skal ta over når det blir litt mer plass rundt oss. For det å kjøre med vannjet i hekken og motorsykelstyre til å holde kursen, krever noe trening. Det hjelper lite å si at man kjører noen mil i året på motorsykel. For dette oppleves noe annerledes. En ting er gassen, noe annet er det straks du skal betjene hendelen som

bestemmer vannstrømmen. Kombinasjonen er utfordrende fordi du stadig har litt fremdrift den ene eller andre retningen på grunn av vannstrømmen. Nå skal det legges til at dette fartøyet er såpass avansert, og tilpasset bruken, at det har en egen klutsj-knapp som gjør at fartøyet kan legges helt dødt i sjøen. Spesielt fordelaktig når du nærmer deg et objekt i sjøen.

Jeg får beskjed om å legge til ved en fiktiv brygge, som denne gang er en rød ledsmarke-ring. Vann på alle sider, så her er det lov å gjøre feil. Men, som med all annen båtkjøring, så lønner det seg å gå sakte inn mot målet. Angripe med hodet og en porsjon ydmykhet blir aldri feil. Etter et par forsøk ligger båten helt i ro ved «brygga». Oppdagelse: Den snurrer rundt sin egen akse når du først får taket på den. Et anerkjennende nikk fra skipper Hveding gjør dagen.

Så bærer det ut mot Väderöarna. Her gjør vi det ordentlig. Skipper Hveding gir stadige ordrer om skifte av kurs, og etter hvert som holmene forsvinner bak oss, blir det stillere i hodetelefonene som vi bruker for å kommunisere med hverandre. Viktig i en båt hvor samspillet mannskapet imellom gjør dette til en mer profesjonell opplevelse av en dag på sjøen.

– Kan du lage denne i en sivil versjon, for bedre enn dette blir det neppe, spør jeg.

– Det kan vi nok, men det finnes billigere båter på åtte meter enn denne, svarer verftsleder Oscarsson med et diplomatisk smil.

Det skulle være et kompliment om noen lurur. Jeg har ikke 2,5 millioner, dessverre!



#### Fakta:

Lengde:	7,99 m
Bredde:	2,7 m
Dybde:	0,4 m
Fremdrift:	Rolls-Royce FF270 vannjet
Motor:	Nanni T8V.370
Slepekapasitet/ bollardpull:	920 kg

Leveranser til Redningsselskapet: Totalt syv båter, to levert i fjor sommer, to skal leveres i vår. De resterende er ikke påbegynt.





# VI SEILTE TIL KARIBIA, MEN STRÅNDET MED KORONA

Vi drømte om seiling mellom karibiske øyer, men endte med å sitte rolig i båten til koronakrisen legger seg og mannskapet igjen kan sette seil.

Tekst og foto: Anders Westrum Økstad





**Fem uker har nå gått siden vi skulle forlate Antigua, men her ligger vi altså fortsatt. Ankeret vårt har gravd seg så godt ned at du knapt kan skimte det under sanden. Covid-19 har satt hele verden, inkludert vår reise, på pause.**

**A**krysse et verdenshav, er en drøm mange seilere har, og en drøm som i hvert fall for oss kom i ganske ung alder. Akkurat hva det er som frister så fælt med å være totalt isolert i tre uker på en forholdsvis liten båt, med lite plass, med de samme menneskene på et underlag som aldri er i ro, omgitt av ikke noe annet enn hav, det vet jeg ikke. Kanskje er det drømmen om de røde buksene, ellers kanskje det er nettopp det at man er i total isolasjon, en flukt fra hverdagen, uten mobiltelefon, uten TV, uten jobb og utenfor de faste rammene. Vi satte seil fra Pasito Blanco, Gran Canaria, 27. november – neste stopp, Barbados.

En seiltur fra Tønsberg til Skagen er lang, 100 nautiske mil, og tar nesten et døgn. Det er noe vi sjelden gjør om vi kun har ferie i en uke eller to, men det handler om innstilling. Vi skulle nå seile 2 700 nautiske mil i ett strekk, det er langt. De første dagene har vi ingen anelse om dette tar 15 eller 25 dager, og denne uvissheten er noe vi absolutt kjenner på. Det tar noen døgn før man er inne i rutine, før man har faste middagsrutiner, før man er inne i modus. En dag på Atlanterhavet kan bestå av absolutt ingen ting, eller den kan være innholdsrik. Dagen blir akkurat det du gjør den til. Lesing, fiske, matlaging, sjakk, fotografering av de utallige delfinene som slår følge, eller prat om drømmer, politikk og alt vi skal gjøre når vi kommer til Karibia.

De fire første dagene går som smurt, farten er god, et snitt på nesten syv knop forteller oss at seilassen vil ta 16 døgn. Vi er kommet godt inn i vaktrutinene; tre timer på, ni timer av. Seilingen går stort sett av seg selv. Autopiloten styrer, vinden er stabil og det eneste vi gjør er å redusere litt seil når mørket kommer. «Squalls», små regnbyger med økning i vindstyrke, sniker seg inn på et par ganger hver natt. For å sikre at alle får en god natts søvn, velger vi å seile konservativt på kveldstid. Vindstyrken varierer fra 20 til 30 knop, og selv med lite seil opprettholder vi snittfarten på syv knop. Atlanterhavsdønningene er opp mot 5–6 meter høye og «Sayonara» surfer nedover på elegant vis, hvor hastigheter på 12–13–14 knop ikke er uvanlig.


Natt til døgn fem skjer det noe som gjør denne kryssingen litt kjøligere enn hva vi hadde sett for oss. Midt på natten gir autopiloten etter og det er ikke mulig for oss å reparere den. Konsekvensen er at vi blir nødt til å håndstyre de resterende 2 000 nautiske milene. Med fire personer om bord, er ikke dette verdens undergang, men det frarøver oss en hel del komfort.

Det tar ikke mange dagene før vi er inne i rutine med å håndstyre døgnet rundt. I og med at vi kun er én på nattevaktene, blir det å ta på seg en jakke, hente noe å spise, gå på do eller koke opp enn kanne kaffe, ting vi nå må tenke på før vi går på vakt. Irritasjonen ved at noen er fem minutter for sen til vekten blir litt større, men det er kun bagateller. Når man lever så tett på hverandre over så lang tid, i en situasjon som er så langt unna hverdagen, kan selv den minste bagatell bli ganske irriterende. Heldigvis kom vi oss over dammen uten noen form for diskusjon eller krangel.

De neste ni døgnene går greit, vi er nå 14 døgn på vei og kun to døgn unna Barbados. Vi kan nesten lukte land! Vi startet tre dager etter ARC (Atlantic Rally for Cruisers), men vi har tatt igjen flere av båtene, og det har vært hyggelig å slå av en prat med andre seilere over VHFen.

Det er ikke bare andre seilere vi har støtt på så langt, vi har i flere døgn hatt følge av hval. Store dyr på opp mot 15 meter, som svømmer kun få meter fra båten, kan få pulsen opp et par hakk, men vi har stolt på at disse hvalene vet hva de gjør.

Vinden er uendret, snittfarten fortsatt syv knop og temperaturen stiger. Under den daglige rutinen med riggsjekk, oppdager vi noe som ikke er som det skal. Som en konsekvens av å seile med rev i storseilet og stort press på riggen over lang tid, er babord mellomvant i ferd med å ryke. Hva innebærer dette? Vi tar ned alt av seil, driver på vinden og bølgene, mens vi snakker om alternativene våre.

Vi har ennå ikke brukt en dråpe diesel, og det er ingen problem for oss å kjøre motor de resterende 400 nautiske milene til Barbados. Dette vil imidlertid bli ganske ubehagelig da vind og bølger har økt de siste dagene. Seilene gir båten 



**Under:** Nyter litt ferskvann under et av de mange fossefallene på Dominica.

**Nederst:** En velfortjent smak av det lokale ølet etter å ha besteget de kjente Piton-fjellene.

**Høyre:** Nyter late dager i det naturskjønne paradiset Tobago Keys.







**Øverst:** Snorkling med skilpadder på den private øya Mustique.

**Nederst:** Irma har satt sine spor. Vi leter gjennom vrakrestene etter skatter.

stabilitet, og uten seil oppe vil resten av reisen minne mer om en karusell på Tusenfryd enn seiling. Med motor vil også snittfarten falle fra syv til 4,5 knop, og ankomsten blir forskjøvet med et døgn. Etter 14 døgn på havet og en mental innstilling om at vi snart er fremme, føltes dette som et stort slag i trynet. Som nevnt tidligere, handler det å krysse hav mye om å ha rette innstilling, men vår innstilling var nå 16 døgn. Vi drister oss til en flik forseil i tillegg til motor, snittfarten er nå fem knop og stabiliteten overkommelig. Etter 17 døgn og åtte timer ankommer vi Barbados like før midnatt.

Morgenen etter våkner mannskapet etter sin beste natts søvn på nesten tre uker. Vi er i Karibia, det som har vært målet for denne reisen, vi er fremme. Vi står nå foran fem måneder med seiling, bading, dykking og opplevelser. Men først er det jul, en ganske så annerledes jul. Som de fleste andre nordiske langturseilere, reiser vi til St. Vincent og Grenadinene, nærmere bestemt en fantastisk øy med navn Bequia. Vi har nå fått besøk av venner fra Norge, og med seg hadde de melkesjokolade og juleakevitt. Så om man ser bort ifra ribbe, snø og juletre, ble ikke denne julen så aller verst.

Før nyttår reiser vi videre til Mystic, og vi føler nå at vi er i paradiset. Det er hyggelig at flere venner ser sitt snitt til å komme på besøk, og på det meste er vi åtte personer om bord. På Tobago Cays går dagene i å snorkle med skilpadder, sol, bading, ja generelt er det hele som en ferie som aldri tar slutt. Om kveldene samles seilerne på land, nyter lokal sjømat og solnedganger som gjør horisonten til kunstverk.

Månedene går og vi tilbakelegger tusenvis av nautiske mil mellom de karibiske øyene. Kontrastene her er enorme, et paradiset for rike turister på cruise eller på resorter, men også hjem til mennesker preget av et liv i fattigdom. Lenger nord bærer øyene preg av navngitte orkaner, som har

herjet fritt, og lite ressurser til gjenoppbygging. Som seilere føler vi oss stort sett velkomne, og det er tilrettelagt med moringer, jollebrygger og strandbarer med livsviktig Wi-Fi.

Martinique og Guadeloupe er franske øyer og del av EU. Her kryr det av gode, store marinaer med supermarkeder, båtutstubsbutikker og verksteder. Disse øyene er også hjem til store deler av charterflåten i Karibia, og ukentlig går det hundrevis av seilbåter ut fra disse marinaene. Her får vi tilgang på det vi trenger, ja det er nesten som å være tilbake i Europa. St. Lucia og Dominica er preget av fattigdom, men kan skilte med fantastisk natur, fossefall og autentisk karibisk stemning.

Når mars måned nærmer seg, setter vi seil mot nordlige Karibia og Jomfruøyene, første stopp her er Antigua og Barbuda. Antigua er kjent for sine mange regattaer og havner fylt av store yachter. Ja, det skinner i mahogni, blanke skrog og laminatseil idet vi runder odden inn mot English Harbour. Landet består også av Barbuda som ligger 20 nautiske mil lenger nord. Denne øya ble dessverre blåst helt bort av Irma, men strendene her stiller i en klasse for seg selv. Etter et par uker rundt disse øyene, var tiden snart klar for å heise seil mot St. Martin. Tilbake til EU, gode supermarkeder og «roam like home». Vi valgte å drøye avreisen et par dager, et par dager som skulle vise seg å ha stor betydning for resten av denne turen.

Fem uker har nå gått siden vi skulle forlate Antigua, men her ligger vi altså fortsatt. Ankeret vårt har gravd seg så godt ned at du knapt kan skimte det under sanden. Covid-19 har satt hele verden, inkludert vår reise, på pause. I løpet av få dager ble tilværelsen i Karibia snudd på hodet. Stengte grenser, portforbud, ja noen steder også badeforbud. Skulle man nå følge anbefalingene og sette seg på et fly, eller skulle vi sitte rolig i båten og avvente? Vi valgte det siste, og foreløpig angrer vi ikke. **R**

# Din lokale forhandler

Østfold



**RHJ AS**  
Kalesjer og REX markiser  
Tlf: 412 11 111  
www.rhj.no

Akershus



**VOLLEN SLIPP  
MOTORSERVICE AS**  
www.motorservice.no  
Telefon: 4000 1009  
Butikk: Grundvikvn 1, 3478 Nærnes  
Volvo Penta originaldeler  
Verksted: Grundvikvn 1, 3478 Nærnes  
Service og reparasjoner av Volvo Penta  
Opplag og båtplasser



**TELEMAR**  
A Marlink Group Company

Maritim kommunikasjon

mail@telemar.no // www.telemar.no  
Tlf: 22 72 60 60  
Brynsveien 18 C, 0667 Oslo



**Vollen Marina**  
..en perle i Oslofjorden!

Vollen Marina i Asker, en komplett marina med båtplasser, gjestehavn, drivstoff og service på båt. Norges eneste skrogvasker. Booking av vask: [batvask.no](http://batvask.no)  
Tlf. 40141040 - [www.vollen-marina.no](http://www.vollen-marina.no)

**VOLLEN SLIPP**  
WWW.VOLLENSLIPP.NO +47 66 90 44 66

Slemmestadveien 424, 1390 Vollen  
Telefon: 66 90 44 66  
www.vollenslipp.no  
Yanmar og Cummins  
Slipp: 30 tonn



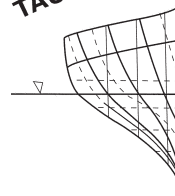
Rogaland

Stavanger Båtverksted AS



Telefon 477 70 725  
post@stavangerbaatverksted.no  
www.stavangerbaatverksted.no

TAU SLIPP & BÅTBYGGERI



Telefon 51 74 54 99 - post@baatbyggeri.no  
www.baatbyggeri.no

*Refleks*

båtoverner  
www.shelby.no



braker ikke strøm  
kan brenne kontinuerlig  
mange modeller  
muligheter for radiator  
og varmtvannstank

over 30 års erfaring  
 eget serviceverksted  
 og komplett delerlager

**shelby teknikk as**  
4379egersund  
tlf. 51 46 18 00, faks: 51 46 18 01  
e-post: [post@shelby.no](mailto:post@shelby.no)

**POLLYFLYT**

SELVBYGGERBRYGGE



Bygg din egen brygge med POLLYFLYT-pontonger

L 180 x B 50 x H 50 cm  
225 kg flyte kraft pr pontong  
Fester for 2" bjelkeramme

Bestill via [post@vannhandel.no](mailto:post@vannhandel.no) eller 90609695

**VANNHANDEL.NO**

ALT I SJØKART OG  
MARITIME BØKER

Vi er agent for Sjøkartverkene i Norge, Danmark og Sverige samt andre utgivere av kart og litteratur. Godkjent leverandør av Kartverkets siste oppdaterte POD-kart (Print-On-Demand)

- Sjøkart i alle formater
- Maritime bøker
- Navigasjonsutstyr og Kikkerter
- VHF og Instrumenter



**Nautisk Fritid**  
• Navigasjonsbutikken AS

Besøk: Noreveien 26, 0379 Oslo (Nær Montebello T-banestasjon).

E-post: [post@nautiskfritid.no](mailto:post@nautiskfritid.no) | [nautiskfritid.no](http://nautiskfritid.no)

**Bærum**  
**PLAST AS**

Vi utfører blant annet følgende:

- Plastreparasjoner
- Plastpestreparasjoner
- Gassanlegg installasjon
- Baugpropell installasjoner
- Gelcoatreparasjoner
- Sandblåsing av skrog
- Gassanlegg reparasjon
- Lakkeringer m.m.

www.bplast.no  
Fekjan 80, 1394 Nesbru. Telefon 66 84 50 00



# Finnsk superbåt

Axopar har presentert en ny generasjon av Axopar 37 som vekket oppsikt da den ble lansert for fire år siden. Den nye modellen lover enda mer, ifølge produsenten som har solgt 2 200 båter siden merket ble lansert i 2014. Nå satser de på å bygge 1 000 båter i året. Den nye modellen leveres i tre versjoner: Spyder, St (Soft Top) og XC (Cross Cabin) som ses på bildet. Skroget er videreutviklet og resultatet er bedre fart, forbruk og rekkevidde. Helt nytt er dørkonseptet Gullwing.

Foran i baugen er det mulighet for ekstra seter, bord og fastmontert solseng. I hytten finnes en L formet sofa i midtkabinen. Båten har god sengeplass til to, toalett og mulighet for kabinett med vask.

## Axopar 37 XC Cross Cabin

Lengde:	1150 cm
Bredde:	335 cm
Vekt:	Fra 3 390 til 3 770 kg
Motor:	2 x 225 – 2 x 350 hk

[axopar.fi](http://axopar.fi)



## To finner

Terhi Boats har lansert 480 Sport og 480 BR (bildet). En sikker båt som er ideell for fiske, vannsport og transport. Båten har to styrekonsoller med en dør i midten, som gir beskyttelse for fører og passasjerer bak. Her er det plass til inntil fem voksne personer. Bakerst er det lagringsplass til en kalesje som dekker hele akterområdet i tilfelle regn.

### Terhi 480 BR

Lengde:	480 cm
Bredde:	185 cm
Vekt:	390 kg
Motor:	40–60 hk

[terhi.fi](http://terhi.fi)

## Rask og sjødyktig

Med C11 har Nimbus utviklet en multifunksjonell løsning. I hjertet av båten finnes en koselig og romslig salong som kan tilpasses behov. For eksempel transport for ni mennesker i kjøreretning, en dinette eller en stor U-sofa. Her kan nemlig de to sofaene slås sammen og flyttes, bordet kan heves, senkes, roteres og foldes sammen. Marsjarten ligger på mellom 20 og 40 knop med to 300-hesters motorer.

### Nimbus C11

Lengde:	1240 cm
Bredde:	346 cm
Vekt:	6 600 kg
Motor:	2 x 300 hk Mercury Verado V8

[nimbus.se](http://nimbus.se)

## Designet og produsert i Finland

Nye AMT 165 BR er en mindre versjon av den populære 175 BR. Båten kan rigges med en motor på 50–60 hk. Føreren sitter i et eget sete og båten har plass til totalt fem personer. Døren mellom konsollene gir god beskyttelse mot vind og vann. Båten leveres med puter, integrerte Abloy-låser, bensintank, tau, skjerm og anker.

### AMT 165 BR

Lengde:	490 cm
Bredde:	208 cm
Vekt:	450 kg
Motor:	50–60 hk

[amtboats.fi](http://amtboats.fi)



## Norsk landstedsbåt

River 460 / 460 XR ble lansert i vår. Modellen er sertifisert for opp til 40 hk, men fungerer ideelt med 25–30 hk. River 460 rotasjonsstøpes i polyetylen som de øvrige River båtene, men er i tillegg bygget med en skummet sandwich teknologi som gir økt stivhet i kombinasjon med lav vekt. Resultatet er en stiv, solid og slitesterk båt med minimalt behov for vedlikehold.

<b>River 460</b>	
<b>Lengde:</b>	460 cm
<b>Bredde:</b>	180 cm
<b>Vekt:</b>	210 kg
<b>Motor:</b>	40 hk

[riverboats.no](http://riverboats.no)

## Ny folkebåt fra Pioner

Pioner 15 Allround er en stabil og sjødyktig båt for fisketurer, familieturer, aktivitetsturer, transport eller arbeidsoppgaver. Båten kan skreddersys med diverse ekstra utstyr og løsninger. Modellen leveres i fargene hvit, grå og oransje.

<b>Pioner 15 Allround</b>	
<b>Lengde:</b>	470 cm
<b>Bredde:</b>	180 cm
<b>Vekt:</b>	293 kg
<b>Motor:</b>	30 hk

[pionerboat.no](http://pionerboat.no)



## Nytt flaggskip fra Beneteau

Med litt godvilje er det plass til 11 passasjerer i Beneteau sin nye Flyer 10. To doble senger, adskilt fra salong og midtkabin, dusj og god lagringsplass under trappen. To lange skrogvinduer skaper et lyst interiør. Med to 350 hestere når båten over 40 knop i løpet av sekunder.

<b>Beneteau Flyer 10</b>	
<b>Lengde:</b>	998 cm
<b>Bredde:</b>	332 cm
<b>Vekt:</b>	5 688 kg
<b>Motor:</b>	2 x 350 hk

[beneteau.com](http://beneteau.com)



## Med fokus på kvalitet

Da Windy ble etablert i 1966, var målet å kunne levere de best bygde båtene i verden. Det er en filosofi de har holdt fast ved. Over 10 000 båter er bygd og levert siden den gang. Ny av året er Windy SR44 Blackhawk, etterfølgeren til SR52 Blackbird. Også nykommeren kjennetegnes av uovertruffen ytelse, sjødyktighet, byggekvalitet og rekkevidde. Windy har lagt opp til at kundene kan skreddersy båten etter egen smak, enten de vil bruke båten som en superyacht tender eller en sportsbåt til turer med familie og venner.

<b>Windy SR44 Blackhawk</b>	
<b>Lengde:</b>	1333 cm
<b>Bredde:</b>	396 cm
<b>Vekt:</b>	9 500 kg
<b>Motor:</b>	2 x Volvo Penta IPS 600

[windyboats.com](http://windyboats.com)



## Nye former, mer volum og bedre ytelse

De smarte detaljene som Bavaria Yachts er kjent for, både over og under dekk, er videreutviklet i C42. Bavaria Chines og V-Bow gir økt stabilitet, lengre vannlinje og bedre ytelse.

### Bavaria C42

Lengde:	1238 cm
Bredde:	429 cm
Vekt:	9 678 kg

[bavarianorge.no](http://bavarianorge.no)



## En ny vestlending

Skilsø 35 Panorama er innredet i lyse materialer, store skrogvinduer og egen dør til begge lugarene under dekk. I likhet med forgjengeren - Skilsø 34 - har denne modellen midtstilt førerposisjon, sidedør ut fra styrbord side og romslig salong på babord side.

På akterdekket har den nye modellen fått en stor sittegruppe med elektrisk nedsenkbar bord som enten kan gi en stor solseng, eller en sittegruppe. De store panorama løsningene akter og i hardtoen, kan åpnes slik at dette nærmest blir en åpen båt.

Førerplassen har 360 graders oversikt. Under dekk finnes en dobbel kabin i baug, med skyvedør. Midtkabinen er også utstyrt med dobbeltseng. Toalettrom med separat dusj.

### Skilsø 35 Panorama

Lengde:	1 060 cm
Bredde:	352 cm
Vekt:	6 200 kg
Motor:	440 hk

[viknes.no](http://viknes.no)

## Litt for liten?

Yacht Extension har flere løsninger om du skulle ha bruk for mer plass når du har ankret opp. De kreative italienerne har laget en oppblåsbar utvidelse som kan lagres i en bag. Den minste løsningen (bildet) kalles Yep One Light. Den gir en forlengelse bak båten på 3 x 3 meter og veier 40 kg.

[yacht-extension.com](http://yacht-extension.com)



## Fransk flaggskip

Dufour Yachts planlegger lansering av sitt nye flaggskip, Dufour 61, i løpet av sommeren. Overbygget i den nye modellen har tre store vinduer i front. Konstruksjonen og utformingen av dekket er utviklet for å gi båten robusthet og sikkerhet om bord, sammen med komfort på dekk. Store vinduer gir mye lys inn i båten. Dufour 61 kan leveres med to ulike bysse løsninger, avhengig av om du ønsker et stort kjøkken eller en intim bysse med ekstra plass til salongen.

### Dufour 61

Lengde:	1922 cm
Bredde:	1830 cm
Vekt:	24 150 kg
Motor:	180 hk Volvo Penta

[w-yacht.no](http://w-yacht.no)



## Robust og sjarmerende

Den nye Rhea 32 har et tradisjonelt utseende, men oppnår en oppsiktsvekkende toppfart på hele 45-50 knop med to utenbordsmotorer på 350 hk. Dette skal også være en sikker og enkel båt å manøvrere. Den har dypt walkaround dekk og skyvedører på begge sider av styrehuset. Praktisk sett har den også mye lagringsplass under cockpit. I fronten finnes en stor dobbeltseng med mye lys og takhøyde, takket være vinduer i øyehøyde og takluke. Den andre doble soveplassen er mindre og ligger under hjulhuset med begrenset høyde.

### Rhea 32

Lengde:	980 cm
Bredde:	345 cm
Vekt:	Fra 4 800 kg
Motor:	2 x 350 hk

[giramar.no](http://giramar.no)



## Gullfisk på tegnebrettet

Båtprodusenten fra Son vil tilbake på cruisermarkedet med sin nye Goldfish 40 Ocean Cruiser. Modellen bygger på samme kvalitet som Goldfish 32SC og 30 SC, men her blir det overnattingsmuligheter for to voksne og to barn.

### Goldfish 40 Ocean Cruiser

Lengde:	1200 cm
Bredde:	350 cm
Vekt:	5 500 kg

[goldfishboat.com](http://goldfishboat.com)

# AWILHELMESEN

Cruise  
Eiendom  
Shipping & Offshore  
Detailhandel  
Kapitalforvaltning

AWILHELMESEN AS / Postboks 1580 Viken, 0118 OSLO / Tlf. 22 01 42 00 / awilhelmsen.no

## Sikkerhetsrabatter for fritidsbåter

Hos Møretrygd får du gode rabatter for sikkerhetstiltak knyttet til fritidsbåten.

- Medlemskap i RS: 10%
- Tyverimerking: 5%
- Godkjent havn: 10%
- Båtførerprøven: 10%
- Nautisk kompetanse: 20%

Se mer på [www.moretrygd.no](http://www.moretrygd.no)

møretrygd

## DITT VALG I NORD

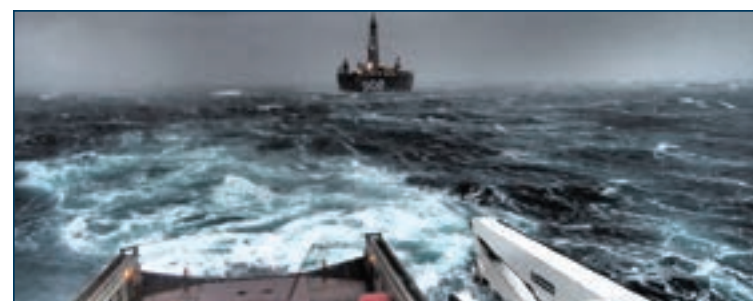
– nordnorsk skipsmegler og transportør

# HOLM SHIPPIING

Terminalgaten 58 | 9019 Tromsø | Tlf 77 62 10 50  
[office@holmshipping.no](mailto:office@holmshipping.no) | [www.holmshipping.no](http://www.holmshipping.no)

# G. ØYE AS

UNDERVANNSENTREPRENØR  
Tlf: 91 33 95 88  
45 02 89 97  
98 87 95 17  
[WWW.G-OYE.NO](http://WWW.G-OYE.NO)

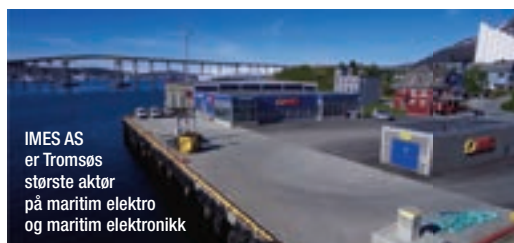


Island Offshore støtter Redningselskapet!

 ISLAND OFFSHORE

## SKIPSELEKTRO – SKIPSELEKTRONIKK

- Totalleverandør av elektriske installasjoner og elektronikk om bord, med 38 års erfaring. Vi har spesialisert oss på skip og fiskebåter.
- Vi utfører også oppdrag for oljenæringen, f.eks. på rigger og supplybåter.
- Vi har flyttet til eget bygg med egen betongkai, 500 meter sør for Tromsøbrua.
- Vi kan ta imot store fartøy, og leverer landstrøm og vann.
- Vi kan også levere alt av installasjoner på land, både til næringslivet og private.
- Sammen med dyktige ansatte, leverandører og samarbeidspartnere, garanterer vi topp kvalitet til konkurransedyktige priser.



IMES AS  
er Tromsøs  
største aktør  
på maritim elektro  
og maritim elektronikk

# IMES

IMES AS Tromsøysundvegen 20 A, 9020 TROMSDALEN – Tlf: 77 66 46 00 – Fax: 77 66 46 50 – [imes@imes.no](mailto:imes@imes.no)

# ARNEBJØRNVOLD AS

Est. 1974

SKIPSELEKTRONIKK - KOMMUNIKASJON - SERVICEVERKSTED

Ytre Helgelands hovedleverandør innen skipselektronikk, fiskeleting, navigasjon og kommunikasjonsutstyr. Vi har solid erfaring og har kvalitet og god service som motto.

Du finner oss midt i Sandnessjøen sentrum, i Strandly Brygge helt på bryggekannten.

[www.arnebjornvold.no](http://www.arnebjornvold.no)

Torolf Kveldulvsonsgate 37A - 8800 Sandnessjøen - Tel: 75 04 02 18



[www.smartmarine.no](http://www.smartmarine.no)




ALT OM IP

# Holder det vann?

Tekst og foto: Trond J. Hansen

IP-klasser handler om båtutstyr – og mye mer: Mobiltelefoner, fotoutstyr, elektrisk utstyr osv. Baderommet vårt er inndelt i IP-soner. Setter man opp en lampe nær dusjen, skal den ha høyere grad av vanntetthet enn om man setter den opp på mindre fuktige steder.

en båt bør utstyr som monteres utvendig, ha høyere IP enn utstyr som monteres under dekk. For eksempel vil en bærbar VHF gjerne ha høyere IP enn en fastmontert – fordi den fastmonterte ikke i like stor grad utsettes for regn og sjøsprøyt.

Det aller meste vi bruker av elektronikk og elektriske komponenter om bord, er merket med en IP-klasse. Tallet forteller ikke bare hvor vanntett produktet er, men også hvor støvtett det er. For elektrisk utstyr handler det også om hvor stor berøringsfaren er. Ser vi på skjøtekontakter 

### TABELL FOR IP-KLASSER

Her følger en oversikt over de forskjellige IP-klassene. Siden klassifiseringen gjelder alle typer elektriske/elektroniske produkter, gir tallene også informasjon om berøringsfare. Det er ikke så aktuelt når det gjelder båtrelaterte produkter, utenom det som gjelder landstrømanlegg.

Verdi	Støv og objekter (første tall)	Verdi	Vann (andre tall)
0	Ingen beskyttelse	0	Ingen beskyttelse
1	Beskyttelse mot objekter større enn 49 millimeter i diameter og større kroppsdeler som håndbakk uten fare eller skadelig virkning.	1	Beskyttelse for vanndråper rett ovenfra, en millimeter vann/min i ti minutter, uten ødeleggende virkning.
2	Beskyttelse mot objekter større enn 12,5 millimeter i diameter og 80 millimeter lang, som for eksempel en finger uten fare eller skadelig virkning.	2	Beskyttelse for vanndråper med maksimum 15° vinkel ovenfra, tre millimeter vann i 2,5 minutter i fire posisjoner (totalt ti minutter), uten ødeleggende virkning.
3	Beskyttelse mot objekter større enn 2,5 millimeter i diameter og 80 millimeter lang, med en kraft på tre Newton og uten fare eller skadelig virkning. Beskyttet mot for eksempel verktøy og ledninger.	3	Beskyttelse mot vannsprut og dråper opp til +/- 60° vinkel. 0,7 dl/min i ti minutter med maks 200 millimeter avstand, uten ødeleggende virkning.
4	Beskyttelse mot objekter større enn en millimeter og 80 millimeter lang uten fare eller skadelig virkning.	4	Som klasse tre ovenfor, men i +/- 180° vinkel, uten ødeleggende virkning.
5	Beskyttelse mot støv uten fare eller skadelig virkning. Testen gjøres i støvkammer med eller uten undertrykk.	5	Beskyttelse mot vannstråle opptil 12,5 l/min (+/- 5%) med munnstykke på 6,3 millimeter innvendig diameter og 2,5-3 meter avstand i tre minutter, uten ødeleggende virkning.
6	Støvtett. Testen gjøres i støvkammer med undertrykk.	6	Beskyttelse mot vannstråle opptil 100 liter/min (+/- 5%) og 2,5-3 meter avstand i tre minutter, uten ødeleggende virkning.
		7	Beskyttelse ved nedsenking i vann 15 centimeter under vannoverflaten og maks en meter fra bunnen i 30 minutter. Testen utføres i vanntank.
		8	Beskyttelse ved varig nedsenking i vann (vann-nivå og tidsrom defineres av produsent).



#### VHF

De aller fleste av dagens håndholdte VHFer er godt beskyttet mot støv og vann. Typisk har de en IP-klasse IP67, noen enda høyere. Både Standard Horizon og Icom har håndholdte VHF med høyeste grad av beskyttelse.



#### Kabler

Alle skjøtekontakter, støpsler og kabler som brukes i forbindelse med landstrømanlegg skal ha IP44 eller høyere. Utstyr som er beregnet for bruk innomhus har lavere IP-klasse og må ikke benyttes i båt.



#### Nødpeilere

Naturlig nok har personlige nødpeilesendere høy IP-klasse, enten 67 eller 68. Modell 410G fra GME har IP67, men skiller seg fra de fleste andre personlige nødpeilesenderne ved at den flyter uten flytetrekk.



#### Ladere

Vanligvis monteres ikke laderne på et veldig utsatt sted og trenger derfor ikke ha så høy IP-klasse. Om de derimot monteres i en åpen båt må de tåle fuktige forhold.



Seilere er mer eller mindre konstant utsatt for fukt og vann. Da er det viktig å ha elektronikk og annet utstyr med høy IP-klasse.

for landstrøm, har disse typisk IP44. Det innebærer at de tåler en del fukt, som regn og lett vannsprut, og at det ikke er berøringsfare. De er imidlertid ikke vanntette om de faller i sjøen.

### STØV OG VANN

IP-klasser er en internasjonal definisjon på hvor tett en enhet er. Bokstavene IP står for «Ingress Protection». Det finnes også andre standarder for miljøtester, men IP-klasse er den vi vanligvis treffer på for utstyr vi bruker i båten. Amerikanerne har også en tilsvarende standard som kalles NEMA (National Electrical Manufacturers Association), per i dag med en skala fra 1–13.

Vi ser at IP-klassen består av to tall, for eksempel IP44 eller IP65. Det første tallet forteller hvor støvtett produktet er, mens det andre tallet forteller hvor vanntett produktet er. Støvtetthet er gradert fra 0–6, mens vanntetthet er gradert fra 0–8. Det vil si at høyeste grad av beskyttelse er IP68. Ved høyeste grad av vanntetthet har produsentene av og til oppgitt tilleggsinformasjon, f.eks. kan et vanntett kamera ha opplysninger om at det tåler bruk ned til ti meters dyp.

Men: Det er lett å la seg lure av tallene. For eksempel kan to værbeskyttede mobiltelefoner

ha IP67 og IP58. Umiddelbart høres det ut som om IP67 er bedre enn IP58, men når det gjelder vanntetthet (som er det viktige her), er den med IP58 best.

Av og til kan et produkt være merket f.eks. IPX6. Da er ikke graden av støvtetthet oppgitt, mens graden av vanntetthet er seks. For krevene miljøer med muligheter for vannsprut er IP44 ofte brukt, altså typisk ved 230 volt-utstyret vi bruker til landstrøm. Den bærbare VHFen har gjerne IP67 (noen 68), altså høyeste grad av støvtetthet og evne til å tåle midlertidig nedsenking i vann uten å ta skade. Lanterner har ofte IP67 eller 68. Med overgang til LED har dagens lanterner gjerne høyere IP-klasse enn tidligere. Det kommer av at LED-lanternene ofte er «helstøpte» og derfor helt vanntette.

Vær oppmerksom på at et produkt iblant kan være merket med ulike IP-tall: Overflaten kan ha høyere IP-klasse enn undersiden. I en båt kan f.eks. bryterpanelet være vanntett på overflaten – og ikke under. Graden av vanntetthet kan dessuten variere med hvordan apparatet er montert. Noen batteriladere har IP67 om de er montert med tilslutningsledningene nedover – og IP44 om de er montert med ledningene oppover. En lader i åpen båt bør ha høyest mulig IP.

### FORENKLEDE UTTRYKK

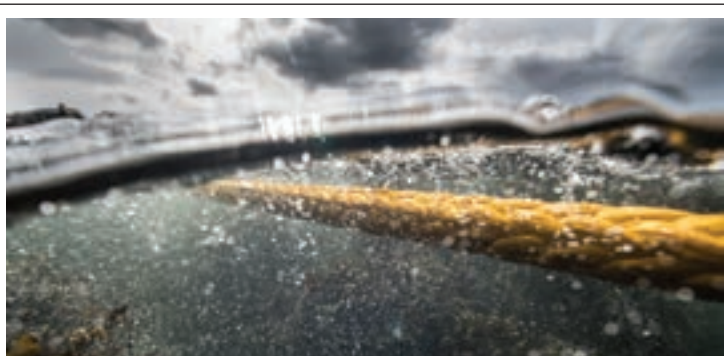
Ofte brukes forenklete uttrykk for å forklare IP-klassen; vannavstøtende, allværs, vannsikkert, sprutsikkert (splashproof), vanntett osv. Noen produsenter legger også til et plusstegn for å illustrere at dette virkelig er vanntette saker. Bl.a. angir Lopolight IP-klassen på sine lanterner til 68+. Hvilket altså skulle bety at de tåler alt. Begreper som vanntett og sprutsikker gir imidlertid bare en pekepinn på hva produktet tåler av støv og fukt. Det viktige er å ha en forståelse for hva de ulike IP-klassene betyr. Skal du f.eks. montere høyttalere i en åpen båt, må du kontrollere IP-klassen for å finne ut om de er egnet. Det samme gjelder for elektronikk, brytere, belysning osv. IP er også viktig for garantien ved kjøp: Utsetter du et produkt med lav IP-klasse for vann, vil garantien ikke dekke dette. **R**

ME STØTTAR REDNINGSSKAPET

**Lustrabaatane**

[www.lustrabaatane.no](http://www.lustrabaatane.no)

 **Endúr**  
MARITIME



Stolt leverandør til Redningsskapet



**SinkabergHansen**

SETTEFISK - MATFISK - SLAKTERI - VIDEREFØRDLING

*Rett fra havet*

Marøyveien 110, 7900 Rørvik | T: 74 38 91 70 | [post@sinkaberg-hansen.no](mailto:post@sinkaberg-hansen.no)  
[www.sinkaberg-hansen.no](http://www.sinkaberg-hansen.no)



**KLAVENESS MARINE**

**NOTHUSET AS**



Postboks 216, 8801 Sandnessjøen  
Tlf. 75 04 06 16 • Fax 75 04 10 49 E-post: [nothuset@online.no](mailto:nothuset@online.no)  
[www.morenot.no](http://www.morenot.no)





**NORGES SILDESALGSLAG  
ØNSKER ALLE  
TRYGG FERDSEL  
PÅ HAVET**

# Å skilles fra en båt



## JOHNNY GIMMESTAD

Journalist med lang fartstid i bl.a. Aftenposten. For første gang på mange år skal han oppleve en sommer uten egen båt.



**A** skrive om det å ta avskjed med en båt, er halsløs gjerning, hvis man skulle råke på å få sine rader ettergått av noen som har lest Erik Byes brakdebut som forfatter: Munnspill under himmel. Der skildrer han mesterlig sitt farvel med en loslitt mudderpram i New Yorks havn; en farkost Bye fikk et varmt forhold til etter få måneders samliv.

Selv har jeg ikke begått noen større bragd enn å kvitte meg med en gammel motorbåt av svensk opprinnelse, en Storebro Solö, døpt Metope i ærbødighet for det vakreste diktet jeg vet. Sine poetiske kvaliteter til tross, kostet hun meg likevel så store fysiske og mentale anstrengelser, samt en ikke ubetydelig del av min pensjon, at en skilsmisse med årene fortonte seg uunngåelig.

Men som med skilsmisser flest; man kvier seg i det lengste – helt til det brått ikke er noen

vei tilbake. Og det punktet ble egentlig passert på vår vei til fjorårets vinterlige leie i Son. Ferden dit går under ei bro som er så lav at det alltid er et sjansespill å seile under den når sjøen flør. Og ved dette høvet var merket som viser vannstanden ute av drift, men jeg tok sjansen. Det skulle jeg ikke ha gjort.

Og siden har forholdet mellom meg og Metope ikke vært som før. Jeg stolte rett og slett ikke lenger på henne. Og min følelse av å kunne mestre henne gjennom storm og stille, slik jeg hadde lært gjennom drøye ti års samliv, var borte. Dermed var det på tide å takke for følget og heller skjenke den aldrende damen, vel, hun er seks år yngre enn meg, til yngre krefter med pågangsmot og frisk fysikk.

Den traumatiske adskillelsen til tross; vår jomfrureise vil for alltid bli stående i en egen

glans. Vi møttes i Göteborg, og det var kjærlighet ved første blick. Med gode venners hjelp ble hun ervervet og trygt loset langs svenskeysten. Ferden foregikk en fullmånehelg i slutten av august, og vi hadde den maleriske skjærgården utenfor Bohuslän for oss selv, med unntak av et stopp for natten i idylliske Fjällbacka.

Der hadde til gjengjeld det svenske heimevernets marine sin årlige øvelse; et sjøslag som i all hovedsak besto i å besette de lokale skjenkesteder. Vårt lille følge bidro etter fattig evne, og fikk dagen derpå nyte broderfolkets gjestfrihet i fullt monn. Den åpenbarte seg, da et forhutlet norsk motorbåtmannskap ydmykt anmodet om å få kjøpe seg en plass ved de svenske gasters overdådige frokostbuffet, anrettet i Fjällbackas lune havn.

Svenska flåttan spanderer, utbrøt en mer enn vennligsinnet stuert, og omfavnet oss på det aller grundigste. Deretter fikk norrbaggarna forsyne seg uhemmet

med egg, bacon og beksvart Skånerost fra det marine folkhämets feltkjøkken. I tillegg prakket den stadig like gemyttlige stuert på oss en ladning proviant tilstrekkelig for et tokt til Nordpolen. Men vi skulle bare til Paddehavet, innerst i Oslofjorden. Dit kom vi velberget, og der fikk vi vår base gjennom et decennium, Metope og jeg. Nå er vår felles ferd over. Og selv om lettelsen over adskillelsen er nesten like stor som sødmen ved det første møtet, følger et stenk av vemod med når avskjedsbegeret nå tømmes. **R**



På siste reis med vakre «Metope». Hun var en av de første Solö 25 fra Storebroverftet, og kan i år feire 60-års dag.



# Havneguiden

## 1. Havneguiden trykte bøker

- Kr 598,- pr. bok.



HG 1 Svinesund-Langesund

HG 2 Langesund-Lindesnes

HG 3 Lindesnes-Bergen

HG 5 Göteborg-Svinesund

HG 4 Bergen-Kirkenes

Kjøpes i båtutstyrbutikker og på [www.harbourguide.com](http://www.harbourguide.com)

## 2. Havneguiden Online abon/app

- Abon. alle guider kr 398 pr. år.

- 30 dagers gratis prøveperiode.

- Registerer deg på

[www.harbourguide.com](http://www.harbourguide.com).



# Smart og nyttig

Av Siri Åkerblom



## Undervanns scooter

coolstuff.no

Ocean Explorer har regulerbar oppdrift som du endrer avhengig av om du vil gli rundt på overflaten eller dykke dypere ned i vannet. Scooteren fungerer ned til ti meters dyp og har en maksfart på 4,8 km/t. Det oppladbare batteriet varer i inntil en time.



## Når sola skinner

skittfiske.no

Disse Costa del Mar solbrillene har 100 % UV-blokkering og polarisering. Du har kanskje flere liter saltvann i ansiktet og flere kilo på kroken, men Hydrolite-belegg hindrer at brillene sklir.

## Hedersplassen

bestmarin.no

En god dekkstol er viktig når man skal nyte kveldssola på bryggekannten. Dekkstol Royal har høy rygg og UV-bestendig trekk. Rammen er av aluminium og armlenene i lakkert tre.

## Vannfast notatblokk

speidersport.no

Er du typen som skriver notater når du er ute i båten? I så fall kan det være hendig med vannfast papir. Rite in the Rain er en liten notatblokk med 100 sider. Papiret er miljøvennlig og blir ikke vått i regn.



## Livredder i lommeformat

nettbutikk.  
redningselskapet.no

OneUp er en bærbar livbøye som passer i tursekken, på fisketur eller om bord i båten.





## Vannskihybrid

maritim.no

Vil du lære barna å stå på vannski, kan Airhead EZ være et godt utgangspunkt. Dette er en treningsvannski med integrerte vannskibindinger og sete slik at barna kan velge om de vil sitte eller stå.



## For sikkerhets skyld

nettbutikk.redningselskapet.no

Northern Diver kasteline har reflekterende egenskaper og er enkel å håndtere. Den kan kastes ut til en person i vannet som trenger hjelp til å bli trukket tilbake til trygg grunn.

## Klokke for båtfolk

garmin.no

Garmin Quatix 6 kan kobles til kompatible Garmin kartplottere og annet utstyr for å strøme data til klokken. Du kan styre båten selv når du ikke står ved roret, styre underholdningssystemet om bord, strøme data, markere veipunkt osv.



## Prøv lykken

biltema.no

Et haspelsett kan være greit for deg som vil prøve fiskelykken. Leveres i praktisk plasteske. 1,85 m teleskopstang med haspelsnelle. Komplette med kroker, dupper, blykuler, svivler, sluker m.m.

## Fjernstyrt undervannsfartøy

navatics.com

Navatics MITO er et fjernstyrt undervannsfartøy som gjør det mulig å utforske dypet uten å dykke. Dronen styres med smarttelefon og har et kamera som kan ta 4K video og 8MP bilder.



## Oppblåsbar mega flamingo

mystuff.no

Oppblåsbare produkter krever en viss kvalitet for å takle bølger, hopp og trøkk. Ifølge produsenten skal denne flamingoen være både stabil og slitesterk. Den rommer seks personer, har kopperholdere og integrert rom for kjøling av drikke.

# Redningssselskapets stasjoner



## Redningsselskapets fartøy



### FOSEN-KLASSEN ANT: 6

Lengde:	24,7 m	Slepekraft:	23 tonn
Bredde:	6,38 m	Dyppgang:	2,1 m
Vekt:	95 tonn	Motor:	2 x MTU 1440 kW
Fart:	29 knop	Lettbåt:	RIB



### SKOMVÆR-KLASSEN ANT: 5

Lengde:	21 m	Slepekraft:	6 tonn
Bredde:	5,7 m	Dyppgang:	3,3 m
Vekt:	52 tonn	Motor:	2 x Mitsubishi, tot. 1550 kW
Fart:	25 knop	Lettbåt:	3,6 meter Zodiac



### STAFF-KLASSEN ANT: 6

Lengde:	12,6 m	Slepekraft:	2,5 tonn
Bredde:	3,9 m	Dyppgang:	0,6 m
Vekt:	11,2 tonn	Motor:	2 x 500 HK FPT
Fart:	42 knop		



### VON KOSS-KLASSEN ANT: 2

Lengde:	23 m	Slepekraft:	16 tonn
Bredde:	6,5 m	Dyppgang:	1,4 m
Vekt:	103 tonn	Motor:	2 x MTU 1500 kW
Fart:	28 knop	Lettbåt:	RIB



### PETTER C.G. SUNDT-KLASSEN ANT: 7

Lengde:	17 m	Slepekraft:	5,5 tonn
Bredde:	4,6 m	Dyppgang:	1 m
Vekt:	27,8 tonn	Motor:	2 x Scania D16 1000 hk
Fart:	42 knop	Lettbåt:	Rescuerrunner



### SIMRAD-KLASSEN ANT: 15

Lengde:	12 m	Slepekraft:	2,2 tonn
Bredde:	3,52 m	Dyppgang:	0,7 m
Vekt:	9,7 tonn	Motor:	2 x Yanmar tot. 650KW
Fart:	34 knop		



### ULSTEIN-KLASSEN ANT: 3

Lengde:	22 m	Slepekraft:	12 tonn
Bredde:	6,26 m	Dyppgang:	1,2 m
Vekt:	54 tonn	Motor:	2 x MTU 1221 kW
Fart:	38 knop	Lettbåt:	Rescuerrunner



### VEKTER-KLASSEN ANT: 2

Lengde:	11,2 m	Dyppgang:	0,75 m
Bredde:	3,8 m	Slepekraft:	1 tonn
Vekt:	5,2 tonn	Motor:	2 x Mercury
Fart:	45 knop		Verado 400



### EMMY DYVI-KLASSEN ANT: 2

Lengde:	20,4 m	Slepekraft:	10 tonn
Bredde:	6,8 m	Dyppgang:	1,45 m
Vekt:	96 tonn	Motor:	2 x Mitsubishi S12R 960 kW
Fart:	25 knop	Lettbåt:	Norsafe Midget rescue boat



### BERGESEN-KLASSEN ANT: 8

Lengde:	13,9 m	Slepekraft:	3 tonn
Bredde:	4,2 m	Dyppgang:	0,7 m
Vekt:	12 tonn	Motor:	2 x Saab Iveco 500 hk
Fart:	42 knop		



### ANDRE KLASSER ANT: 5

Lengde:	6,05-8,4 m
Bredde:	2,35-2,7 m
Fart:	35-38 knop



### ISVEKTEREN ANT: 1

Lengde:	5,4 m	Motor:	Ford 1,6 (110 hk)
Bredde:	2,4 m		
Fart (is/sjø)	34/24 knop		



### 8-METER-KLASSEN ANT: 2

Lengde:	7,99 m	Dyppgang:	0,4 m
Bredde:	2,7 m	Framdrift:	Rolls-Royce FF270 vannjet
Fart:	35 knop	Motor:	NanniT8V.370



### AMBULANSE ANT: 4

Lengde:	20 m	Dyppgang:	0,8 m
Bredde:	4,65 m	Motor:	Volvo IPS 1050
Fart:	40 knop		

# RS(+) VI STØTTER REDNINGSSKAPETS ARBEID



**EPCON**

Rådgivende ingeniører  
siden 1988



**JÅSUND BYGG AS**

Prestaskjersveien 4 – 4058 Tananger  
Telefon 91640601 – [www.jaasundbygg.no](http://www.jaasundbygg.no)



**VARO™**

a Fincantieri company

**BRYGGER**



**BUNKRING**



**BÅTPRODUSENT**



Telefon: 37 93 04 48  
E-post: [adm@ndb.no](mailto:adm@ndb.no)

**BÅTUTSTYR**



Doyle Lyngør Seilmakerverksted  
[www.lyngørseil.no](http://www.lyngørseil.no)  
[www.doylesails.com](http://www.doylesails.com)

**ELEKTRO / ELEKTRONIKK**



Vi forlenger levetiden på  
elektriske maskiner

[www.teknor.as](http://www.teknor.as)

**FISKE OG OPPDRETT**



Tlf: +47 70 18 89 70



**BREMNES SEASHORE**

**BRUSØYSKJÆR AS**  
Støtter Redningsskapet



Eskøy AS, Fiskebåtrederi  
Honningsvåg  
[www.eskoy.no](http://www.eskoy.no)



Havneveien 40, 9610 Rypefjord  
Tlf 78 42 17 80  
E-post: [lager@hamfrys.no](mailto:lager@hamfrys.no)  
Vakttelefon 909 49 586



**LOFOTEN  
NORTHERN LIGHT AS**  
8064 Røst | Telefon: 905 51 042  
Produksjon og bearbeiding  
av fiskeprodukter



**PR Brennholm  
HJELLESTAD**



**Selsøyvik  
Havbruk AS**

**Skjongholm AS**  
6916 Brekstad

**STEINFJORDFISK  
og MS SKOLMEN**

Steinfjordfisk A/S  
Gymnasveien 21, 8370 Leknes  
Telefon 76 08 55 48  
[sten@skolmen.com](mailto:sten@skolmen.com)



Leverandør av renseskald  
til oppdrettsnæringen

**Torsvågbruket AS**

Ole Henrik Telebond  
Tlf: 77 74 98 78. Faks: 77 74 97 07  
Mobil: 982 11 780

**TRØNDERBAS AS**  
Støtter Redningsskapet



**FORBUND**

DET NORSKE MASKINISTFORBUND



[www.dnmf.no](http://www.dnmf.no)

**FORSIKRING**



**GarantiKassen**  
FOR FISKERE

Vi støtter Redningsskapets arbeid

# RS(+) VI STØTTER REDNINGSSLELSKAPETS ARBEID

## HAVNER/HAVNEANLEGG



[www.grenland-havn.no](http://www.grenland-havn.no)



**Sortland Havn KF**  
Port of Vesterålen  
[www.sortland-havn.no](http://www.sortland-havn.no)  
Tlf: 755 77 100



**PORT OF  
KRISTIANSAND**

## Sunnhordland Marin AS

KAIBYGGING | SJØARBEID | DYKKEROPPDRAC



## KOMMUNIKASJON



Reaching Further  
4120 Tau

## LEVERANDØR HAVBRUKSNÆRINGEN

## MOTORER OG UTSTYR

### ENGELSVIKEN SLIPP AS

1628 Engalsvik  
Tlf. verksted: 69 33 31 65  
Flåteservice: 69 35 33 15



[www.scania.no](http://www.scania.no)



## REGNSKAP / REVISJON

**Kystregnskap DA**  
TROMSØ

## REP. / RESTAURERING



Terminalgata 114, 9019 Tromsø  
Telefon: 77 51 98 00



Mob: 930 52 959 - E-post: [ola@hampol.no](mailto:ola@hampol.no) - [www.hampol.no](http://www.hampol.no)



Tlf: 77 01 88 00

## SHIPPING, SJØTRANSPORT, OFFSHORE

## BIOSTAR



[www.deepocean.com](http://www.deepocean.com)



[www.eidshaug.no](http://www.eidshaug.no)

Fred. Olsen & Co.



[havilashipping.no](http://havilashipping.no)



STEEM 1960  
SHIPROKERS

Munkedamsveien 45  
P.O.Box 1717 Vika, 0121 OSLO  
Telephone: 23 13 55 00  
[www.steem1960.com](http://www.steem1960.com)

## UTDANNING/FORSKNING



**Maritimt  
Opplæringskontor**  
SØR/VEST NORGE

Norsk Oljelaboratorium AS

Strandgt. 3, 7900 Rørvik  
Tlf. 74 39 37 90  
[www.nolab.no](http://www.nolab.no)



Trygger hverdagen. Investerer i fremtiden!

**Lofotkraft** | [lofotkraft.no](http://lofotkraft.no)



### TJUVHOLMEN

#### HAMAR BÅTFORENING

www.hamarbatforening.no

**Kontakt:** post@hamarbatforening.no  
Gangavstand til Hamar sentrum.

Tjuvholmen kro: Servering med alle rettigheter, sommershow, allsang og underholdning.

Serviceanlegg med dusj, toalett.  
Marinaanlegg med bensin og diesel.



sandmarina.no

**Kontakt:** Telefon 69 30 00 00  
firmapost@apf.no

Sand Marina ligger på Spjørøy, på vestsiden av Asmalsundet. Et moderne anlegg med alt av fasiliteter. Restaurant med inne- og uteservering, drivstoff 24/7. I marinaen finnes toaletter, dusjer og vaskemaskin. Mineralvann, iskrem, aviser, det du trenger til båten og mye mer.



### FAGERSTRAND BÅTFORENING

www.fabat.no

**Kontakt:** Erik Jakobsen (havnesjef)  
Tlf 482 23 392 havnesjef@fabat.no

Gjesteplasser organiseres ved røde/grønne skilt. Grønt betyr ledig og rødt opptatt. Gjester må kontakte vekten ved ankomst. Gjesteplasser fra 3 m og opp til 5 m bredde.



### OSCARSBORG GJESTEHAVN

www.oscarsborggjesteavn.no

facebook.com/oscarsborggjesteavn  
Familievennlig gjesteavn. Pris: Fra kr 230. Havnekro og kiosk, restaurant på hotellet. Badestrender, festningsmuseum. Guidede turer og tunnelsafari i skoleferien. Dusj og toaletter. Ferge til Drøbak og Oslo. NB! Telting og kullgriller er forbudt på festningen.



### TOFTE BÅTFORENING

www.toftebatforening.no

**Kontakt:** Jon Egil Ekern, tlf 905 70 058  
post@toftebaatforening.no

9 gjesteplasser. Gjestebrygga ligger til venstre.

Allt du trenger ligger maks fem minutter fra havna. Post i butikk. Maks 3000 kg på kran.



### HOLMESTRAND

**Kontakt:** Havneverter. Tlf 476 53 456

post@holmestrandsmabathavn.no  
Antall gjesteplasser: 50  
Gjesteavna ble totalrenovert i 2012 og tilbyr god bryggeplass for dagsbesøk og overnatting. Nytt servicebygg i 2017 med gode fasiliteter. Hyggelig gjesteavn med mange serveringstilbud i umiddelbar nærhet.



### SJØBUA MARINA

**Kontakt:** Per Henrik Andersen

Tlf: 955 53 535 / 922 91 608. Stor gjesteavn med ca 300 plasser i rolig indre havn. Enkel innseiling fra skibsløia. Dagligvarebutikk med stor ferskvare avd. Marina med bensin, diesel, båt-/fiskeutstyr og vannsport. Restaurant med 140 sitteplasser på bryggekannten. For mer info se visitvalle.no



### GRIMSTAD GJESTEHAVN

www.grimstadgjesteavn.no

**Kontakt:** Telefon 480 39 828 (havneverter)  
havnekontoret@grimstad.kommune.no

Gode fasiliteter. Hyggelige havneverter på bryggekannten. Ta gjerne kontakt på telefon eller VHF kanal 12 før ankomst. Åpen fra 1/6-31/8.

**Produsent av målsydde dykkerdrakter**

Sandbekk industriområde  
4380 Hauge i Dalane  
Tlf 51 47 71 22  
Faks 51 47 71 23  
Email: seatex.sandbekk@online.no  
www.sea-tex.no

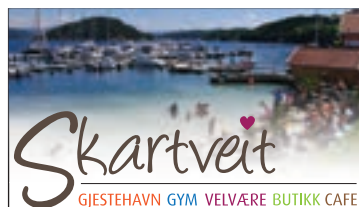


### STAVANGER - BØREVIGÅ

www.stavanger.havn.no

**Kontakt:** Mads Steffensen, 932 23 123  
post@stavanger.havn.no

Gjesteavnen ligger lunt til i sentrum, like ved Norsk Oljemuseum. Alle båtplassene er lagt til rette med gangbare utriggere på begge sider. Strøm- og vannuttak fra flere poster. Servicefasiliteter i bygget på piren.



### Skartveit

GJESTEHAVN GYM VELVÆRE BUTIKK CAFE

Årets Gjesteavn 2014

kontakt Anita Ørnes, tlf 51 71 07 12 / 952 57 908. joker.skartveit@joker.no

Velkommen til lun vik med badestrand og koselig atmosfære. Ny betongbrygge ytterst 2019. Joker Skartveit. Sanitærbygg med Cafetrimrom, konferanse, dusjer, toaletter, vask/tørk. Kortautomat drivstoff, kunstgressbane, turstier. Wifi og webkamera.  
http://www.skartveitgjesteavn.no



### NEDSTRAND BÅTFORENING

www.nedstrand.org

**Kontakt:** Tlf 467 67 200

Enkel innseiling fra sør eller vest. God dybde langs brygga, men lengst øst på betongbrygga er det ankertau for brygga på vel 2 meters dybde. Havna ligger i sentrum på Stranda i Nedstrand. Nytt servicebygg med dusj og vaskemaskin. Flotte turmuligheter.



### LANGEVÅG OG BØMLO BÅTLAG

www.b-bl.no

**Kontakt:** Kristen Thorsen, 957 00 373  
kasserer@b-bl.no

Gjesteplasser i Bømlo Båtlag er merket med grønt skilt for ledig, rødt for opptatt. Meget godt med strømuttak og flere plasser for bunkring av vann. Utlån av sykler, dusj og vaskemaskin i Langevåg Bygdatur. Gratis Wi-Fi.



### VEDVIKA FRILUFTSOMRÅDE

Innerst i Vorlandsvågen, rett nord for Langevåg, ca 2 km fra sentrum. Fin badeplass med grill, bord og benker. Uthavna har også toalett. Over 100 m<sup>3</sup> fin sjelsand. Flere merkede turløyper i området. Besøk også det gamle kvernhuset fra 1600-tallet på Vorland. Romslig og god havn vest for Måsholmane. Fin svaiplass.



### ULVERSØY FRILUFTSOMRÅDE

Ulversøy ligger sørøst for Kulleseidkanalen. Stor og innholdsrik øy med flere turstier. Friluftsrådet har lagt flytebrygger og satt bolter i fjellet i viken sørvest på øya. Dybden ved flytebryggene er meget god. Nydelig friluftsområde med grillhus.



### KULLESEIDKANALEN

59 44.538, 005 14.135

**Kontakt:** Evy, tlf 909 55 168  
Gjesteplasser: 40. Drivstoff

Koselig og personlig hamn i stadig utvikling. Kafé og restaurant, samt pub med alle rettigheter. Kort vei til dagligvarehandel og bunkers. Gratis Wi-Fi



### KILSTRAUMEN BRYGGE

**Kontakt:** Tlf 56 16 89 40 / 948 53 975  
Innseiling: Kan seile inn fra nordsiden og sørsiden av Trollholmen. Minst 40 havneplasser. 20 bobilplasser. Rorbuer og hytter. Dusj/WC/vask&tørk-anlegg, strøm og ferskvann, bensin/diesel på kortautomat. Kafé/restaurant/bar og overnatting. Kajakker og elsykler. Shopping 4 km.



### BEKKJARVIK

Lun havn. Gjestgiveri og handlesenteret Bekkjarvik Torg: Butikker, apotek, vin-monopol, spa, treningssenter, parkanlegg, badestrand, turløyper, fotballbane, tennis, sandvolley og alle fasiliteter. Bobilparkering med tømme-stasjon, medisinske senter, sherpatrapper. Plass til 160 båter. [www.visitbekkjarvik.com](http://www.visitbekkjarvik.com)  
Telefon: 901 35 322 / 916 87 727



### HUSNES BÅTHAVN

[www.husnesbaathavn.no](http://www.husnesbaathavn.no)  
**Kontakt:** Havnevert, tlf 907 18 599  
[post@husnesbaathavn.no](mailto:post@husnesbaathavn.no)  
Et mangfold av tilbud i havna. Mange flotte og oppmerkede turstier i området. 10 min gange til Kvinnherads største handlesenter. Sankthansfeiring i havna hvert år, med stort bål. Leker og grilling. Kjempegøy for liten og stor.



### OS HAMN

**Kontakt:** Hamneansvarleg Gitte Smaadal. Telefon 56 57 53 50  
[gism@os-ho.kommune.no](mailto:gism@os-ho.kommune.no)

Fire bølgedempere i havneinnløpet. Mange gode overnattingsplasser i gjeste- og uthavnene i skjærgården. Badeplass i Mobergsviken eller Haugsnesfjæra (gangavstand).



### STRUSSHAMN

**Kontakt:** Askøy Kystlag  
Telefon: 979 05 957  
Dieselautomat ved innseiling til Strusshamn (Viksund Båt). Strusshamn er en god havn i all slags vær. Kort vei til handlesenter og buss til Bergen.  
**Havnepris:** Kr 150 for båter under 35 fot, kr 200 for båter over 35 fot, kr 250 for båter over 45 fot.



### MÅLØY HOPEN SMÅBÅTHAVN

[www.nordfjordhavn.no](http://www.nordfjordhavn.no)

Ligger midt i Måløy sentrum. Kort vei til butikker, kafeer og restauranter.

Fine turmuligheter, sykkelutleie. Servicebygg med dusj, toaletter, vaskemaskiner, tørketromler.



### ØRSTA GJESTEHAMN

**Kontakt:** Telefon 958 02 234  
Grøn og raud lykt ved åpning i molo. Gjestebrygga med 20 gjesteplassar ligg innerst i hamna.  
Fasilitetar: Ferskvatn, WC, dusj, vaskemaskin, tørketrommel, trådløst breiband, diesel, sjøsetjingsrampe. Gjestehamna ligger i Ørsta sentrum.



### FOSNAVÅG GJESTEBRYGGE

[www.herøy-kystlag.no](http://www.herøy-kystlag.no)  
**Kontakt:** Per Ove Djupvik, tlf 997 30 304 el. Sveinung Kopperstad, tlf 991 11 255  
Betaling via Gomarina appen eller ved Thon Hotel Fosnavåg. Vatn og straum på brygga. Bunkers på hamna. Off. sanitærrom i sentrum, ope til 20 kvar dag. Dei tre bryggeanlegga i Fosnavåg sentrum er ein del av gjestebryggene.



### ULSTEINVIK GJESTEBRYGGE,

#### Vikholmen

[www.usl.no](http://www.usl.no)  
**Kontakt:** Telefon 992 58 489  
Hamna er driven av Ulsteinvik Småbåtlag og ligg ein liten spasertur frå sentrum. Det er straum og vatn på brygga. Dusj og toalett i bygg ved brygga. Døgnopen nøkkeltjeneste, til toalett, på shellstasjonen ved hamna.



### IKORNES BÅTFORENING

[www.ekornesmarina.no](http://www.ekornesmarina.no)  
**Kontakt:** Bjørn Utgård  
**Telefon:** 932 07 495 / 917 68 870

Oppvarmet 25 meter utebasseng, to plaskebasseng og boblebad. Alt i havneområdet. Flere merkede turstier. 1,5 km til idrettsbane, tennisbane, ballbinge og sandvolleyball.



### VIKEN GJESTEHAVN

**Kontakt:** Kari og Jon Ole Viken  
Telefon 995 47 568  
E-post: [kariwviken@gmail.com](mailto:kariwviken@gmail.com)

30 gjesteplasser.  
Diesel, dusj, ferskvann, lekeplass, parkering, septiktømming, strøm, søppelcontainer, toalett, tørketrommel, vaskemaskin



### BUD GJESTEHAVN

**Kontakt:** Inge Eriksen, tlf 952 41 898  
En perle på kysten. Populær kyststi rundt været. Avstikker til Gulberget med flott utsikt. Ved gjestehavnen finnes restaurant Bryggen i Bud. Sentrum GS bildeler/ MIX kiosk/ Matvarebutikker/ YX stasjon med salg av fritidsklær.



### REKNES GJESTEHAVN, MOLDE

[www.molde-romsdalhavn.no](http://www.molde-romsdalhavn.no)  
**Kontakt:** Molde og Romsdal Havn IKS  
Telefon: 932 31 470  
[office@molde-romsdalhavn.no](mailto:office@molde-romsdalhavn.no)  
**Gjesteplasser:** 270 m flytebrygge, 170 m tre kai for gjester. **Havnepris pr døgn:** Kr 125 for båter inntil 10 m, kr 180 for båter 10-15 m, kr 275 for båter over 15 m. Strøm til batterilading: Kr 57.



### ÅNDALSNES GJESTEHAVN

[www.molde-romsdalhavn.no](http://www.molde-romsdalhavn.no)  
**Kontakt:** Molde og Romsdal Havn IKS  
Telefon: 932 31 470  
[office@molde-romsdalhavn.no](mailto:office@molde-romsdalhavn.no)  
**Havnepris pr døgn:** Kr 125 for båter inntil 10 m, kr 180 for båter over 10 m, kr 57 for strøm til batterilading  
Antall gjesteplasser: 15  
**Drivstoff:** Statoil, 500 m fra havna



### KRISTIANSUND GJESTEHAVN

**Kontakt:** Vakt tlf: 911 58 788  
[kristiansund@smaabat.no](mailto:kristiansund@smaabat.no)  
Ligger lunt inne i Vågen, ca 5 min gange fra sentrum. Drives av Kristiansund Småbåtlag. Strøm og vann på alle brygger. Servicehus med dusj, toalett og vaskerom/tørketrommel. Tilbyr vinteropplag, Kranaskjæret Restaurant & Catering i tilknytning til gjestehavna.



### STJØRDAL BÅTFORENING

**Kontakt:** [post@stjordan-baatforening.no](mailto:post@stjordan-baatforening.no)  
Havnepris: Kr 150 + strøm kr 50/døgn  
Betaling via GoMarina eller kontant. Toalett, dusj, vaskemaskin, tørketrommel, brusaut. Bord og benker. Gangavstand fra bysentrum, som byr på alle fasiliteter. Dybde i havna er 160-200 cm i deler av havnebassenget. Dieselfylling til fordelaktig pris.



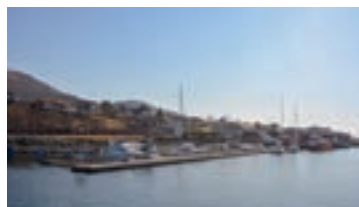
#### HELLANDSJØEN BÅTHAVN

**Kontakt:** Einar Landheim, tlf: 90895172  
E-post: [einar.landheim@online.no](mailto:einar.landheim@online.no)  
Gjestebrygge med plass til 15 båter.  
Bensin og diesel. Gode fasiliteter.  
Hellandsjøen ligger idyllisk til med flott skjærgård i Røstkvrevet, inn fra Trondheimsleia, innenfor Magerøya og Røstøya. Merkede turløyper i gangavstand fra havna.



#### UTHAUG SLIPP OG MARINA

**Kontakt:** Egil Utstrand  
Telefon 915 43 979 / 72 52 37 34  
Antall gjesteplasser: 50 m brygge  
Havnepris: Kr 150 pr døgn inkl strøm  
Fasiliteter Toalett, dusj, strøm.  
Ligger 1 km fra kiosk/service båt- og fiskeutstyr og 6 km fra Brekstad sentrum.



#### LYSØYSUND BÅTKLUBB

**Kontakt:** Telefon 907 07 379  
[www.lysoysundbatklubb.com](http://www.lysoysundbatklubb.com)  
Gjesteplasser: 17. Havnedybde: Min 6 m  
Havnepris: Kr 150/200 u/o 30 fot.  
Fasiliteter ved havnen: Dieselfylling, WiFi, strøm, dusj, toalett, tørketrommel og vaskemaskin Fasiliteter i nærheten: Bensin, restaurant, rorbuer, dagligvare, post. Idylliske omgivelser



#### STOKKØY MARINA

[www.stokkoymarina.no](http://www.stokkoymarina.no)  
**Kontakt:** Dagfinn Svenning, tlf 456 64 599 [dagfinn.svenning@online.no](mailto:dagfinn.svenning@online.no)  
På vestsiden av Stokkøya, i le av bruforbindelsen Stokkøy-Linesøya. Fin sandstrand 300 m fra havna. Nytt havnehus og 300 m rettkai ved havna. Betal med gratisappen [gomarina.no](http://gomarina.no)



#### SANDNESSJØEN BÅTFORENING

[www.ssjbf.no](http://www.ssjbf.no) | [post@ssjbf.no](mailto:post@ssjbf.no)  
<http://62.128.238.221/webcam/bilder/havna1000.jpg>  
**Kontakt:** Kjell Konradsen  
Telefon: 909 45 748  
Havnedybde: 2,5 meter  
Antall gjesteplasser: 100 meter brygge (longside)  
Bensin og diesel på brygge



#### GISUND BÅTHAVN

[www.gisund-bathavn.no](http://www.gisund-bathavn.no)  
**Kontakt:** Havnevakt  
[post@gisund-bathavn.no](mailto:post@gisund-bathavn.no)  
**Innseiling:** Ha grønn stake på styrbord side.  
Havnedybde: 4 meter  
Eget dieselanlegg



#### BERLEVÅG HAVN

**Kontakt:** Berglevåg Havn KF  
Telefon 480 53 045  
E-post: [havnekontor@berlevag-havn.no](mailto:havnekontor@berlevag-havn.no)  
Aktiv fiskerihavn. 3 aktive fiskebruk  
Kystmuseum. Bunkers. Vann.  
Flytebrygger. Butikker/Pub. Pensjonat  
Kjølnes fyr med overnattingsmulighet.  
Faste kaier for større fartøy. Daglig anløp av Hurtigrute nord/sør (kl 22.00)

ÅLESUNDREGIONENS  
HAVNEVESEN

[www.alesund.havn.no](http://www.alesund.havn.no)

## VI TAR VARE PÅ BÅTEN DIN



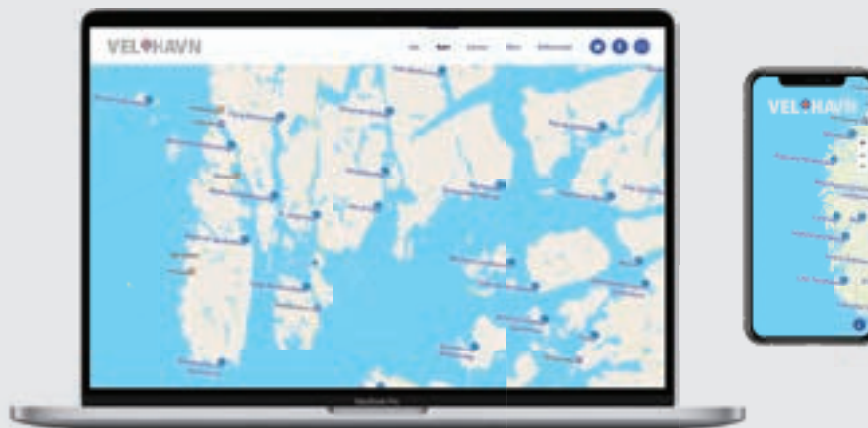
- Løfter båter inntil 47 tonn
- Innendørs lagring av båter, seil, jolle og annet utstyr. Isolert hall med porthøyde 9 meter
- Båt- og motorservice
- Alt til båten i vår butikk
- Leverer og monterer Volvo Penta, Suzuki, Solé, Garmin mm

Se vår hjemmeside:  
[www.marina.no](http://www.marina.no)

Tlf: 971 59 511 / 990 00 852  
E-post: [post@marina.no](mailto:post@marina.no)

**NYGÅRDSJØEN MARINA**  
- Båt siden 1970

## REDNINGSSKAPETS VELIHAVN - BÅTFOLKETS NETTSTED



Q Søk...og finn

- Gjeshavner - Uthavner - Kystkommuner - Verdt et besøk - Båtforeninger -
- Marinaer - Bunkers - Båter - Maritim ordbok - Forhandlere -
- Importører - Produsenter - Kart - og enda mer -

**RS(+)**  
velihavn.no



**KVALITETSKJØTT**  
FRA NORSKE AKTØRER  
– GABBAS OG JÆDER ER  
VÅRE LEVERANDØRER



*jippeie*

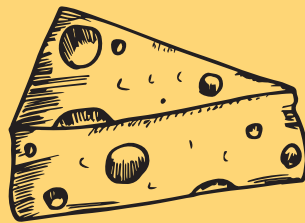


**PIZZABUNNENE**  
ER DET VI SOM  
**BAKER,**  
FOR VI DIGGER EKTE SAKER



**NYBAKT PIZZA**  
TIL FOLKET STÅR VI KLAR TIL  
Å LEVERE, VI GLEDER OSS TIL  
BESTILLING FRA DERE

**YES**




**MED EKTE OST**  
FRA TINE, ER DET INGEN  
GRUNN TIL Å GRINE



**IKKE LA TØRSTEN**  
**SKYGGE FOR SOLA**  
– UNN DEG EN ISKALD COCA-COLA!



**PIZZABAKEREN®**



# Livet på havet kan endre seg fort

Med kystradio og VHF kan du sende og motta  
nødmelding og kommunikasjon fra alle båter  
nær deg, og både få og gi hjelp i tide.  
Les mer om hva du trenger for å bli en del av  
Telenor Kystradio og Norges maritime nødnett.

Sammen skaper vi trygghet på sjøen. [kystradio.no](https://kystradio.no)

 telenor | kystradio

safety at sea