

# DREGGEN

*Malvik Båtförening*

**Medlemsblad nr. 4**

**Desember 2013**



**GOD JUL**

LEDEREN HAR ORDET .....	3
ET BÅTLIV VARER IKKE EVIG .....	4
VAKTLISTE FOR MALVIK BÅTFORENING 2014 .....	7
OPPRYDDING .....	9
FREMMØTE PÅ DUGNADENE I 2013 .....	10
OM DUGNADSÅND, SAMHOLD OG OPPLEVELSER.....	10
EN UHELDIG OG TRIST HISTORIE, SOM ENDTE GODT. ....	11
RABATT SKIBS- & FISKERIUTSTYR AS.....	13
MERKING AV KRYBBER OG HENGERE.....	13
SYK OG FRISK.....	14
BÅTFORENINGER OG HMS.....	20
OPPFORDRING FRA VALGKOMITEEN.....	21
TEMAKVELDER VINTER/VÅR 2014.....	22
VISSTE DU DETTE OM RUR? .....	23

## **ÅRSMØTE DEN 18.03. 2014**

**Til alle seilbåtredere!!**

**Det kommer klager fra naboene i Solbakken på fall som slår i masta når det blåser. Fallene må festes i manntauene el.l. rundt båten slik at vinkelen mellom fallet og masta blir så stor som mulig. Dette gjelder flere seilbåter med både ett og to skrog. Sjekk din båt, enten den er i opplag eller på sjøen, slik at vi opprettholder et godt naboskap også i framtiden.**

## **LEDEREN HAR ORDET**

### **HØSTSTORMER OG JULEKOS !**

For ett år siden var vi midt i arbeidet med å plastre skadene etter stormen sommeren 2012. Nå opplever vi nok en gang at naturkreftene leker med oss. Forhåpentligvis går det bedre denne gangen enn sist.

For øvrig har vi denne høsten hatt store problemer med låssystemet både ned på bryggene og inn i vaktbua. Det har etter hvert blitt vanskelig å få fatt i reservedeler, og styret har igangsatt innkjøp av nytt system som forhåpentligvis er på plass til neste sesong slik at man kommer til og fra båten sin ved behov.

### **ROT OG SØPPEL**

Vi som medlemmer i båtforeningen er tjent med at området vårt er ryddig og pent. I den sammenheng vil jeg vise til to artikler i dette eksemplar av Dreggen. Bak båthallen ligger masse rask som vil bli fjernet i tillegg har vi behov for en oversikt over krybber, hengere og opplagstraller på oppstillingsplassen. Ta turen ned og merk utstyret ditt ellers blir det fjernet.

### **GRUNNEIENDOMMEN**

Båtforeningen har over lengre tid ytret et ønske om å få overta eiendommen der vi i dag holder hus. Pr i dag er dette kun festet grunn og vi kan således ikke foreta lånefinansierte investeringer med sikkerhet i tomten. Vi skal også være forsiktig med store investeringer før vi har kontroll på hva fremtiden bringer. Foreløpig avventer grunneier(Jernbaneverket) et salg til områdeplanen for området er ferdigbehandlet i kommunen. I tillegg er fortsatt deler av grunnen forurenset og skal visstnok renses. Spesielt under ett hjørne av båthallen er forurensingen visstnok alvorlig noe som i verste fall kan føre til at hallen må flyttes på eller delvis rives. Styret venter i spenning på hva grunneier finner på her!!

For øvrig håper jeg alle har hatt en fin sesong på sjøen og ønsker alle en utmerket Jul og ett Godt Nytt år.

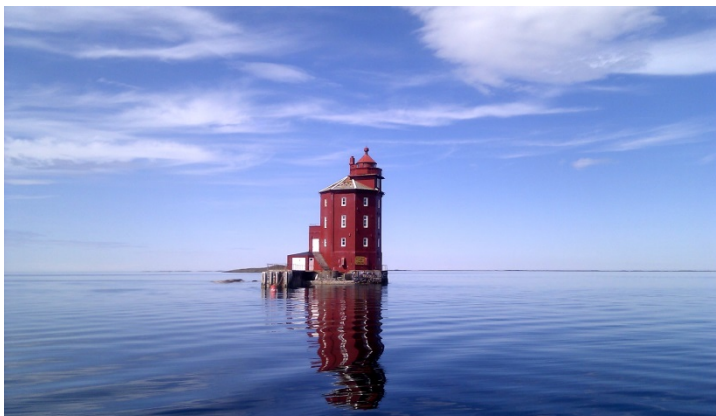
Med båt/seilerhilsen

Kai Stephansen

## ET BÅTLIV VARER IKKE EVIG

*Denne artikkelen er skrevet med utgangspunkt skadebeskrivelsen vi laget etter båthavariet.*

Den 1. juli, om ettermiddagen, startet vi på vår femte båttur til Nord Helgeland etter at vi kjøpte båten for vel 10 år siden, en Wiking 28 AC 1979 mod med 180 hk Sabb Ford. Vi hadde fint vær på hele turen nordover og passerte Folla i blankstilla. Etter overnattinger i Stokksund, Vik i Helgeland og Tonnes ankom vi Grønøy (Eva`s barndoms øy) om kvelden den 3.juli. Turen foregikk uten problemer. Det var fint sommervær med midnattsol den første natten. Så var det slutt på godværet. Vi fikk ca. 2 uker med regnvær, sørvest kuling og skodde helt ned i fjæra. Vi hadde kun 2 korte båtturer, men oppholdet var forøvrig vellykket hos gjestfrie venner.



*Kjeungen fyr. Foto: Rune Halvorsen, Wikipedia*

Den 23.juli var vi på hjemtur og forlot Stokksund ca. kl. 11.00 i nydelig sommervær. Eva hadde nettopp sagt at nå var vi snart hjemme og vi har hatt en fin båttur på tross av mye dårlig vær men uten tekniske, navigasjons- eller manøvrerings- problemer.

Slike problemer har forekommet på tidligere turer og har vært Eva`s betenkeligheter med å legge ut på nye turer. Nå gledet hun Ivar`s båthjerte med å si at det blir vel tur neste år også. Vi har med årene etablert gode rutiner for operasjon av båten, og det var uaktuelt å gå langturer uten oss begge om bord. Hastigheten var ca. 14 knop da vi kl. 1300 vi passerte Kjeungen fyr i en avstand av 50 m – 100 m nord om skjæret hvor leia går. Jeg (Ivar) oppdager da plutselig et tykt grønt tau (anslagsvis 30-35 mm) rett foran båten ca. 90 grader i forhold til fartsretning. Tauet fløt i vannskorpa under overflaten. Det var hverken tid til unna- manøver eller stopp. Tauet var sannsynligvis festet til kaia på Kjeungen hvor det nylig hadde vært utført vedlikeholdsarbeider

(informasjon fra lokalbefolkningen på Uthaug). I det vi passerte tauet oppsto et kraftig rykk i båten. Vi sprang bak i aktre kabin og ser en betydelig vannlekkasje i området hvor roret er festet til akterspeilet. Det forelå to alternativer. Enten å ta på redningsdraktene og gå i lett båten som lå klar på badeplattformen eller styre mot land. Vi valgte det siste og håpet å rekke land i tide. Ved å dra på full hastighet planet båten (ca 21 knop) og akterspeilet/skaden kom ut av vannet slik at lekkasjen ble redusert.

Båten ble satt på land i nærmeste båtstø ved Uthaug. I støen lå det en stein som kolliderte med propellen slik at motoren stoppet. Når båten stanset ble skaden neddykket og sjøen strømmet inn. Kapasiteten til lensepumpen var ikke nok til å unngå at vannivået i båten steg. Vannet steg til over benkene i aktre kabin og motoren og giret stod under vann. Imidlertid rakk ikke vannivået opp til peilerøret og vi tror ikke det kom vann i bunnpanne den veien. Det kan imidlertid ha kommet vann inn gjennom motorens luftinntak og fra svinghjulshuset. Tilfeldigvis var det flo sjø når vi landet.

Vi var helt uten skyld i dette uhellet. Noen har forsømt seg ved å etterlate et umerket tau i et sterkt trafikkert område. Båten er uten kjøljern med fritt hengende ror som



**Redningsskøyta (Arkivfoto: P. Haukeberg)**

gjør den særlig utsatt for slike fremmedelementer i sjøen. Som totalmedlem i Redningsselskapet tilkalte vi redningsskøyta. Når man ringer Redningsselskapet havner man hos nærmeste redningskoordinator som i dette tilfelle var Florø Radio. De kontakter en av

redningsskøytene. Florø Radio hadde en Sea King i området og meldte at dette vil komme oss til unnsetning. Vi meldte tilbake at vi sto på land og hadde ikke behov for hjelp fra redningshelikopteret. De kom allikevel fordi det pågikk en øvelse i området. Da helikopteret landet strømmet bygdefolket til og vi hørte noen uttrykte glede over at endelig skjedde det noe på Uthaug.

Da redningsskøyta ankom lå båten i fjæra og det meste av vannet var lenset ut. Båten lå på babord side med en helning på ca.22 grader. Skaden var tilgjengelig. Redningsskøyta hadde ikke hjelpemidler til å foreta en tetting slik at båten kunne taues til nærliggende kai. Imidlertid ankom Leif Berg fra Uthaug Industri og Skipservice AS. Han tok styring med det videre redningsarbeidet. Det ble montert en stålplate med tetningsmasse over skaden. Han fikk dessuten fjernet en stor stein som lå bak båten. Ca. kl. 24 skulle det igjen være full flo og båten skulle slepes til kaia på Uthaug. Redningsskøyta som var stasjonert på Frøya hadde bedt om å få utføre slepet, hvilket kostet vårt forsikringsselskap et betydelig beløp. Det forelå imidlertid et rimelig tilbud fra en lokal sjark om å utføre slepet. Redningsskøyta kom tilbake allerede ca. kl. 2230. De festet en sleper til båten og dro den ut over steiner, dette skjedde uten at vi kunne forhindre operasjonen. Båten ble tauet til kaien på Uthaug hvor Leif Berg sto klar med en kranbil. Landsetting foregikk profesjonelt.

Uthaug Industri og Marineservice AS sa seg villig til å gi en pris på reparasjon av båten med utgangspunkt i vår skadebeskrivelse som inneholdt 23 punkter. Dette var etter avtale med Gjensidige Forsikring sin takstmann som var om bord noen dager etter uhellet. Verkstedet kom etter kort tid til en sum de antok var høyere enn båtens markedsverdi før skaden. Forsikringsselskapet valgte da å gi oss tilbud om kondemnering. De benytter Finn.no for å finne markedsprisen på en tilsvarende båt. Det finnes sjelden to båter med identisk utstyr og det ble da en diskusjon med selskapet. Vi fikk mere enn vi hadde regnet med, men litt mindre enn kravet. Vi fikk tilbud om å kjøpe båten billig, hvilket ble avslått. Båten ble av forsikringen solgt til et lite firma på Uthaug som nå jobber med reparasjon.

Konklusjon blir: Vi er meget godt fornøyd med Uthaug Industri og Marineservice AS og Gjensidige Forsikring. Vi har erkjent at Ivar er for gammel til å anskaffe en ny båt med tilsvarende bruksegenskaper hvilket er en forutsetning for at vi skal ha båt. Det var med en tåre i øyekroken at Ivar troppet opp hos Knut og sa opp båtplassen.

Vi skriver nå fra Algarvekysten I Portugal hvor temperaturen er over 20 grader og med mindre bekymringer for stormen og ekstremværet som ble meldt for Trøndelagskysten i kveld for i morgen.

*Eva og Ivar Bjørkum*



Havnevegen 17, 7550 Hommelvik  
Tlf. 73 97 16 10

## **ALT INNEN JERNVARE**

**Ditt naturlige stoppested på veg til Nyhavn**

**BUNNSTOFF- MALING- SYREFASTE SKRUER- SJAKLER-  
RUNDSTØPSLER**

**FLERE TYPER STREKKAVLASTERE**

**Åpningstider:**

**Mandag til fredag 0900 – 1800, lørdag 0900 - 1400**

### **OPPRYDDING**



*En opprydding må til (Foto: Per Haukeberg)*

Det skal ryddes opp i rotet bak båthallen. Her er det en hel del assorterte antikvariske godbiter som blir kastet på fyllinga om ikke en av oss medlemmer ser seg nytte i noe og tar det med hjem. Oppryddingen tar til på første dugnadskveld til våren.

Ei vogn fra 2. verdenskrig som tyskerne brukte til å dra opp

sjøfly på er fredet. Denne er donert til Stavanger museum som vil hente den når de får rimelig transport. (Red)



## FREMMØTE PÅ DUGNADENE I 2013

Oppmøtet til dugnadene på mandagene er for lite til at de planlagte oppgavene i 2013 ble utført. Ca 30 % av båtforeningens medlemmer med båtplass møtte ikke opp til en eneste dugnad i 2013. 24 medlemmer møtte opp en kveld. Fraværet gir en kjærkommen inntekt til foreningen, men er også en kime til bekymring. Det sier seg selv at om ikke nødvendige oppgaver blir utført av medlemmene så må det leies inn folk, noe som fører til økte kostnader. Det vil i sin tur kreve økte inntekter som betyr dyrere båtplasser og medlemskap. Men, valget er vårt. (Red)

## OM DUGNADSÅND, SAMHOLD OG OPPLEVELSER

De første som var med og bygge opp Malvik Båtforening var blant andre Klaus



*Jostein Heia snakker med en innfødt (Foto: G. Viken)*

Hofstad og Gunnar Viken. De startet med å legge ut båtplasser for ca 20 – 30 båter, og alt ble gjort på dugnad.

Etter hvert ble karene godt kjent med hverandre og båthavna ble et sosialt møtested for alle

familiene som hadde båt i havna.

Sommerferien 1988 la fem båter

fra båtforeningen ut på tur. Vi gikk i konvoi og var borte i fjorten dager. Siste stopp sørover var båthavna i Kristiansund. Vi var innom mange naturperler, bl.a. Kya

utenfor Sula gjorde inntrykk.

Dette er et gammelt fiskevær.

Om kveldene ankret vi opp sammen og hadde mye moro med ankerdram, god mat og historier. Men om bord i båten er det ikke bestandig at skippers (ektemann) mening og besetningens (konas) stemmer



*Fra venstre: Hellevik, Solli og Heia med fruer (Foto: G. Viken)*





*Skipper Gunnar Viken sjekker fiskeredskapen (Foto: G. Viken)*

over ens. Fruen er redd når været slår om og bølgene begynner å bli høye, mens skipperen ler og hevder at alt er under kontroll og det er ingen fare. En gang ble jeg virkelig redd og forlangte å bli satt på land. Dette skjedde ved Røra rett nord for Verdal, og planen var å gå hjem til Hommelvik. Dette

ville blitt noe langt men jeg ble satt i land og startet å gå. Gnagsår fikk jeg, (har vel aldri hørt om gnagsår på båttur) men det hele endte godt da skipperen tok meg om bord igjen. En annen gang jeg krevde å bli satt i land var da vi lå ankret på kaia på Tarva sammen med to andre. Da ble det et forrykende uvær, og det til og med snødde. Da måtte skipperen kjøre meg til Sistranda på Frøya og jeg tok hurtigbåten til Trondheim.

Har allikevel mest gode minner fra alle båtturene, men det er de som var litt utenom det vanlige som huskes best. Kunne sikkert ha skrevet en hel bok om opplevelser på sjøen, men det får bli en annen gang. I dag er båtforeningen i stadig vekst med utlegging av nye plasser og med nye medlemmer.

*GOD JUL TIL ALLE DREGGENS LESERE FRA GRETE VIKEN*

## **EN UHELDIG OG TRIST HISTORIE, SOM ENDTE GODT.**

Uhell ved oppsett av min båt torsdag 17.okt. 2013.

Alt så bra ut for å ta opp min ENES 25 denne dagen. Pent vær, fin temperatur, og passe flo kl. 1200. Vi startet operasjonen med Per Berggren som hjullastersjåfør, påhektet båtvogn ble kjørt ut i vannet, jeg manøvrerte båten inn i vogna, begynte å feste tau, fikk fast det ene, hjullasteren dro vogna med båten opp av sjøen noen meter til „tørt land“, stoppet et øyeblikk, jeg begynte å feste det andre tauet, da jeg følte at noe var i ferd med å skje.



*En sterkt preget Kjell JW Nygaard etter uhelle (Foto: Per H).*

Jo da, noe var i gang ja. I sakte kino veltet båten mot babord, ut av båtvogna og mot den steinlagte skråninga som alle vet hvordan ser ut. Jeg sto jo bak i båten da det hele startet og klamret meg instinktivt til styrbord rekke da jeg var redd for å falle ut og i verste fall kunne bli klemt

mellom steinene og båtsiden.

Her ble det sterk babord slagside skal jeg si dere. Det viser seg nå i ettertid at støttene på vogna var så svekket av rust at de rett og slett kollapse. Så sjekk båtvojnene folkens!

Jeg forsto ikke i det første sekundet hva som var i ferd med å skje, men ble jo fort klar over den faktiske situasjonen. Jeg ble som slått ut en stund, men takket være at gode hjelpere med innsikt, røynsle og handlekraft, Per A. Berggren og junior Per Morten Berggren satte igang en vanskelig og komplisert redningsaksjon med å komme seg under den veltede båten for å skjære av deformerte sidestøtter, kutte tau og gjøre alt som var mulig for å unngå ytterligere skader da båten lå mot steinfyllingen, kunne vi konstatere at det etter omstendighetene var svært lite skader å se.

Jeg takker disse karene for en svært proff redningsaksjon.

Tok kontakt med min forsikring, bestilte kranbil som hentet båten og fraktet den senere på dagen til SELFA for vurdering av skader og reparasjon.

Det ble der sagt at båter bygget på -70 -80-tallet var „tjukkbygget“ dvs. mange og gode lag med polyester og duk. Disse tåler en støyt, og dette var nok med på å hindre et større skadeomfang. Båten er nå ferdig reparert for de relativt „små“ og få skadene som ble påført.

Takket være gode redningsmenn blir det jo likevel en god jul.

*Kjell JWN*

## RABATT SKIBS- & FISKERIUTSTYR AS

Har vært i kontakt med *SKIBS- & FISKERIUTSTYR AS* ved daglig leder Rolf Wettergren og fått gode lovnader om konkurransedyktige priser på absolutt alt som finnes i butikken i Fjordgata. MBF-medlemmer er nå rabattbegunstiget!

Butikken kjører i perioder kampanjer på produkter og med gode priser. Følg med på annonser i butikken og i dagspressen.

På alle produkter i WATSKI-katalogen, får vi opp til 15 % rabatt. Vi kan bestille direkte på nettet de varer som ikke finnes i butikken, og får beskjed på SMS når varen er kommet til butikken for å hentes og betales der. Ingen fraktutgifter påløper det du bestiller. *SKIBS- & FISKERIUTSTYR AS* er forøvrig den eldste butikken i sitt slag i Trondheim.

Det blir arrangert temakveld mandag 27. januar 2014 kl. 1900 i klubbhuset nettopp med representanter fra *SKIBS- OG FISKERIUTSTYR AS*, der bred orientering blir gitt om varer, priser og betingelser. MØT OPP TIL EN TRIVELIG TEMAKVELD MED ENKEL SERVERING!

Følg med på lista i DREGGEN over temakvelder som arrangeres på nyåret!

*Kjell JWN*

## MERKING AV KRYBBER OG HENGERE



*Frode Sivertsen merker sine eiendeler (Foto: Per H)*

Det hender fra tid til annen at ukevakt eller andre har behov for å komme i kontakt med eiere av båter og annet utstyr som befinner seg på opplagsplassen. Dette kan skyldes alt fra innbrudd til båter som har veltet eller leven fra riggen på seilbåtene. For at denne kontakten skal kunne bli opprettet raskt er det viktig med

kjapp og presis informasjon om hvem som eier utstyret. Derfor; merk krybbe og

hengere med navn og telefonnummer på merkekjeppen og på et annet lett synlig sted nær dragøyet på hengere og på bunnstokken på krybbene. (Red)



## **SYK OG FRISK**

*Historien er gjengitt i Dreggen med forfatteren hans Olav Løkkens tillatelse og er publisert i Stjørdalens krønike 13. Hans Olav Løkken er meteorolog på Værnes men trolig mest kjent som lokalhistoriker fra bøker og radio. Dreggen har ikke plass til alle bildene så for en fullstendig historie med bilder må boka kjøpes. (Red)*

Vi skal til en sen høstdag i 2009, for ikke å si en tidlig vinterdag, minus fem grader og sterk vind fra sør. Knut Lervik, bosatt midt i Hommelvik og med fantastisk utsikt til sjøen og båthavna, var på vei ut den søndagen i lag med kona og barnebarnet Ola på ti år. Knut var en del av båtmiljøet i området. I påvente at de skulle gjøre seg klare, tar han – mest av gammel vane – kikkerten opp og titter utover sjøen mot båtforeningens lokaler. Da registrerer han to ulike forhold, heldigvis. Han ser at det er folk i båtforeningens lokaler. Idet dette faktum lagres på harddisken, ser han mest i vidvinkelen at en mann kom roende i ei lita plastjolle fra båthavna og ut mot Colin Archerskøyta som lå på svai rett utenfor vinduene til Knut. Da vedkommende i robåten kom fram til skøyta, forsøker han å klatre ombord, men mister taket, plastbåten glir unna føttene og mannen faller i vannet. I den sterke vinden driver jolla bort fra båten og mannen forsøker å svømme etter, og lykkes med å få tak i ripa på jolla. Det er som nevnt en sur og kald novemberdag, og Knut Lervik vet at ingen kan

klare seg mange minutter i vannet. Uten å vurdere hvorvidt personen hadde noen muligheter, minner hjernen ham om det forrige «bildet», nemlig fra båtforeningens lokaler. Dermed var veien i alle henseende kort til mobiltelefonen. Først ringer han 113, men får ikke svar. Han overlater mobiltelefonen til kona, og tar fram en annen telefon. Han kunne selvsagt også numrene i hodet til folk som vanket i båthavna – og dermed gikk det kun sekunder – og ikke minutter, slik det vanligvis gjør. Det reddet livet til Johannes Frisk. Knut visste at Rolf H. Hanssen var i båthavna, og at han hadde den båten i anlegget som var mest klar til å kaste loss. Etter å ha fått kontakt med Hanssen og gitt ham en rask *brief*, ringer Knut opp igjen 113. Han får da umiddelbart kontakt.

Vakthavende Lysholm (på alarmsentralen; red. anm) alarmerer en Sea King på Ørland. Mens dette skjer står Knut fortløpende i kontakt med 113 og holder de orientert om situasjonen. Båten fra båthavna kom veldig fort ut og i retning plastjolla, som nå drev raskt ut bukta med Johannes Frisk hengende i båtripa. Knut tok tiden. Det gikk 15 minutter fra Johannes falt i sjøen til han ble trukket opp i ankommende redningsbåt. Da Johannes var trygt i båten, ble Sea Kingen dimettert fra oppdraget. Det ble ingen søndagstur den dagen. Familien Lervik kjørte heller til båthavna for å se hvordan det gikk. Samtidig med at de ankom havna, kom ambulan sen som tok seg av Johannes som i mellomtiden hadde blitt sendt i dusjen for å få igjen noe av varmen han hadde mistet i det kalde vannet. Det var søndag og kaffeservering i båtforeningens lokaler. En annen dag, eller en time før eller senere hadde ikke de rette personene vært til stede i havna. Hadde ikke Knut Lervik fulgt sin gamle vane, og hadde ikke det første synsinntrykket i kikkerten fortalt ham at det var folk på båtforeningen, kunne tankevirksomheten blitt stokket om, prioriteringen annerledes – og sekundene berøvet livet til Johannes Frisk, en kjent meteorolog på Værnes. Så får andre diskutere om dette er tilfeldigheter eller et samspill mellom kunnskaper og fornuft. Fra der hendelsen skjedde går det en horisontal akse bortover til Hell. Om det var djevelen som var ute med sine fangarmer – og vertikalaksen som igjen måtte rydde opp, skal være usagt. Fagfolkene i det meteorologiske har trolig kontakter i begge ender av aksene, for fleste parten av gangene varsler de riktig, men jammen går det rett til *helvete* også enkelte ganger. Friskus fra Finnmark fikk noen ekstreme krefter der han hang i båtripa – men vi overdriver ikke når det sies at han var kun sekunder fra døden. Plutselig ble han rikskjendis, ikke fordi at han holdt på å

drukne, men fordi at andre var på riktig sted til riktig tid – for en gangs skyld. Johannes Frisk skulle reise sørover til sin sønn, og valgte samme dag å se til sin Colin Archer seilbåt som lå utenfor Djupvannskaia i Hommelvik. Han benyttet en liten plastjolle ut til seilskuta. Da han skulle klatre over fra jolla til den større båten, gled jolla unna slik at Johannes ble hengende i rekka på seilbåten. Dessverre hadde han ikke redningsvest, ei heller egnede klær – som ble fort veldig tunge, og Johannes hadde ingen mulighet til å holde seg i rekka. Jolla var på vei vekk og ut fjorden. Han klarte med et under å komme seg bort til jolla, og klamret seg fast til henne. Og der hang han. Johannes kunne det meste om forholdene oppover i vertikalaksen. Det reddet ham på et vis. Hvorvidt han tok verbal kontakt i samme akse, sier ikke historien noe om – men det er ikke utenkelig at han både tittet opp i 2009 Syk og frisk himmelen og sa noen velvalgte ord. Johannes fikk nytte av sine kunnskaper om vær og vind. Han visste hvordan fysikken ble påvirket, om temperaturen og vindens lunefulle samspill. Og han visste hvordan tunge klær ble påvirket av strømmene i vannet. Det var om å gjøre å holde seg i ro for å skape isolasjon. Likevel innrømmer han i ettertid sin dårskap. «*Jeg burde vite bedre*», sier Johannes til meg – en dag vi pratet om episoden. «*Jeg er oppvokst med sjøen, i et værhardt klima på Finnmarken – men denne dagen var det som lynet hadde slått ned i hodet mitt og gitt en eller annen kortslutning*». På et vis så slutter historien der og da, en liten, enkel episode som kunne ha endt så ufattelig tragisk.

Men så er det dette med merkverdigheter eller tilfeldigheter. Vi har nevnt aksene mellom Himmelen og Helvete, for ikke å nevne bildet malt på bergveggen ved grensen mellom Stjørdal og Malvik oppe på Gevingåsen, et uttrykk gjengitt av den siste eremitten (se *Stjørdalens krønike*, bind 4, side 76). Hvorfor var det Knut Lervik som skulle redde et menneske denne novemberdagen i 2009? Var det en ren tilfeldighet? I historien leser vi om at «*den og den var eslet til* » – kanskje var det slik også for Knut. Det var nemlig ikke første gangen han reddet et menneskeliv. Følg med. Knut Lervik hadde hele livet vært interessert i sjø og båt. På et vis hadde han vokst opp i en gammel færing og var utrolig flink til å ro. Det var derfor ganske så naturlig at han ønsket seg en egen båt, motorbåt, et ønske som ble en realitet den 24. mai 1986. Da kjøpte han seg ei 21 fots tresnekke med 7,5 hk Yanmar dieselmotor for kroner 8 500. Båten var bygget i 1960 og hadde registreringsnummer U-5641. Denne båten ble flittig brukt både til fiske og overnattingsturer. Det var en



egen atmosfære i båten, dieselanlegget «luftet seg» og smørrolje lekket fra motoren og ned i kjølen. Båten hadde sjel og de var lykkelige der de tøffet rundt omkring. Her må en huske at det var ikke mange småbåter med motor som den gangen fartet rundt på sjøen innerst i Trondheimsfjorden. Interessen for annen båt forsterket seg raskt og i oktober 1987 kjøpte de seg ei Selsbakksnekke på 22 fot i Hommelvik for kroner 53 000. Båten var ei plastsnekke bygd av SELFA i 1983 og hadde en 15 hk Yanmar dieselmotor. Båten hadde registreringsnummer U-8355. Samtidig som familien Lervik kjøpte denne båten, kjøpte Knut Henry Skjervold deres tresnekke.



**Ved Selsbakksnekka i båthavna i Hommelvik 14. august 2013. F.v: Liv Berit Lervik, Rolf H. Hanssen, Knut Henry Skjervold, Johannes Frisk, Knut Lervik og Ola Lervik Jensen (Foto: H.O. Løkken)**

Begge *skipsrederne* var stolte over sine farkoster og brukte båtene flittig.

På høsten 1987 satte de båtene opp på land i stasjonsfjæra nedenfor Hommelvik stasjon, hvor de sto

til våren 1988. Vårpussen ble utført og båtene skulle settes på vannet i april 1988. Avtalen med Knut Henry Skjervold var

at Lervik skulle koble kablene til batteriet. Mens de sto og ventet på oppsettsbilen, begynte plutselig motoren på tresnekka å gå. Knut Henry hadde likevel koblet sammen kabler og batterier. Varme hadde oppstått ved at polene var feilkoblet, isolasjonen hadde smeltet og gitt strøm til starteren. Det elektriske anlegget var dermed totalt ødelagt. Etter litt rådslagning, fant de ut at de skulle sette Lerviks båt på sjøen først og ta sleper ombord i Skjervolds båt og slepe den fra Djupvasskaia hvor båtene ble sjø satt og bort til kaianlegget ved Nygården. Den dagen var det egentlig ikke farbart vær på sjøen. Det var kaldt, det snødde kraftig og det blåste sterk kuling fra nordvest. All logikk burde kanskje tilsi at båtene ikke skulle settes ut, men logikken hos alle ble lagt til sides i iveren etter å komme i gang med sesongen. Det var flere «skippere» som ville ha båtene på vannet den dagen. Heldigvis var Kåre, sønnen til Lervik på 22 år, med. Han skulle kjøre båten, manøvrere og stå for det maskinelle, mens Lervik selv skulle få sleper ombord i tresnekka og følge med

bakover på slepet. Dette gikk bra en liten stund, men bølgene ble større og større etter hvert som de nærmet seg båthavna. «*Noen avanserte sjøfolk var det vel synd å si vi var*», forteller Knut Lervik. Tauet var noe slitt og sikkert for tynt. Strekkavlastere var enda ikke oppfunnet. Plutselig røk slepetauet. De hadde ikke tatt hensyn til at det kunne inntreffe. Og nå var de ganske nære land. På land var det fylt ut med skutt stein som ville knuse enhver båt umiddelbart. Været var alt for dårlig til at Knut Henry Skjervold kunne prøve å få nytt slepetau festet i baugen. Kåre Lervik manøvrerte båten så nært tresnekka at Knut Lervik fikk kastet over nytt slepetau. Dette ble festet i pullerten bakerst på trebåten og Knut Lervik fikk festet slepetauet i pullerten bak på plastsnekka si. Tanken var å prøve å slepe båten etter akterenden mot været og noe bort fra steinene som etter hvert var kommet faretruende nært. De hadde bare en sjanse.

Ei snekke med 15 hk motor og med propellen bak, er for å si det mildt, svært vanskelig å manøvrere. Sønnen Kåre klarte dette kunststykket, og med baugen mot været begynte slepetauet å strammes. Knut Henry Skjervold sto nede i båten og holdt seg fast i rekka på tresnekka. Plutselig kom ei stor bølge og kastet Knut Henry over rekka og *Knut Lervik redder Knut Henry Skjervold fra den sikre død* og borte ble han. Han hadde på seg stor tykk varmedress og lange vernestøvler. Knut Lervik sier det slik: «*Jeg var sikker på at Knut Henry var og ble borte*». Han trakk i slepetauet for at de ikke skulle få tauet i propellen og sto klar til å kappe tauet med kniv. Da han trakk i tauet, kjente han at noe hang i det. Etter litt mere trekking, kom en vernestøvel opp av sjøen. På et eller annet merkelig vis hadde slepetauet viklet seg rundt Knut Henry etter at han falt over bord. Det er her å bemerke at han ikke hadde viklet foten inn i tauet før han ramlet over bord. Etter mye slit fikk Lervik ham opp i sjøen.

Skjervold var stor og tung og det var umulig å få trukket ham om bord. Båten var nå drevet helt inn til brenningene. Kåre begynte å styre båten mot været og tresnekka ble på en merkelig måte med. Lervik strevde kontinuerlig med å holde Knut Henry opp i sjøen. På grunn av de store bølgene, fikk Lervik ham litt opp mens bølgen bikket båten mot ham. Når så båten rettet seg opp og var på vei ned igjen, fikk Lervik løftet Knut Henry litt opp av vannet og fikk klemt ham mot rekka. Ved neste bølge fikk Lervik ham litt lengre opp på rekka og slik fortsatte han å tilpasse seg bølgene og fikk Skjervold litt etter litt opp i båten. Etter hvert som han kom mere og mere opp i båten,

ble han jo tyngre og tyngre da de ikke lengre fikk hjelp av oppdriften i vannet. Heldigvis hadde Kåre fått båtene opp mot været og bort fra brenningene, og begynte å manøvrere båtene mot kaia. Omsider hadde Knut Lervik fått Skjervold opp i båten. Medisinsk sett, i alle fall fysisk, var resultatet av disse c-momentene at Skjervold var mest uskadd, kun en forstuet finger. Men det var verre med Knut Lervik. Hans kamp med «*hain'tykje*» hadde endt i tre knekte ribben. Knut pekte i sitt stille indre en lang nese mot Hell, mens blikket trolig vandret oppover i vertikalaksen. Sønnen Kåre hadde vært en kjempeflink båtfører, «*og det var nok den dagen noen som holdt ikke bare en, men flere hender over oss*», forteller Knut Lervik.

Kåre fikk kjørt båten inn i en båt plass og slik at den båten de hadde på slep gled inn i en båt plass to plasser i le for dem. Båtene ble fortøyd og de gikk opp i klubbhuset hvor Knut Henry fikk av seg de våte klærne. I ettertid kan en undres over hvordan tauet var kommet rundt ham under vann. Hvordan den lille snekka klarte å trekke begge båtene mot været? Hvordan bølgene hjalp til etter hvert å få Knut Henry litt om gangen opp i båten? Hvordan de i den kraftige vinden klarte å få båtene inn i båt plasser og fortøyd dem? Da de sto der i klubbhuset, kjente Knut Lervik virkelige smertene, ikke bare knekte ribben eller det *Kåre Lervik, sønn av Knut, som manøvrerte båten* som senere utviklet seg til lungebetennelse, men en sterke smerte over å vite at det sto fullt av folk på kaia og fulgte dramaet, inklusivt representant fra øvrigheta. Ingen gjorde noe for å hjelpe til, men regelrett gikk sin vei før Lervik og hans skadeskutte la til kai. Men også sinne og de psykiske smertene forsvant etter hvert da Knut Lervik skjønnte at han hadde reddet et menneskeliv den dagen.

Knut Henry Skjervold solgte etter hvert tresnekka, som endte sine dager i havna på verkstedet i Rissa. Han kjøpte Selsbakksnekka av Knut Lervik, og har fortsatt denne båten som ligger fortøyd i marinaen ved Nygård. «*Det er rart å tenke på*», sier Knut Lervik, «*at båten ligger i dag omtrent på samme plass som da vi kom inn med båten denne dagen som holdt på å berøve et menneskeliv*». Vi kan filosofere over livets mange merkverdighet og/eller tilfeldigheter. Vi finner selvsagt ikke svar. Ei heller er det lett å bli klok på denne vertikalaksen mellom det onde og det gode, mellom de som blir berøvet og de som får leve videre. «*Livet er kun til låns*», sier noen. Andre snakker om å være på feil sted til feil tid. Knut Lervik var i alle fall på rett sted til rett tid to ganger, hvor flere merkverdigheter slo til. Om det var tilfeldig får

andre avgjøre, men at Knut fortjener en eller annen medalje er i alle fall sikkert, istemmer nok både Knut Henry og Johannes. De vet hva det dreier seg om, selv om begge episodene i utgangspunktet hadde et snev av uttrykket « *det var helt sykt*». *Frisk* er i alle fall både Knut Henry, og ikke minst Johannes!

# Vi hjelper deg

Vi tilbyr rådgivning innenfor finansiering, forsikring, sparing/plassering og betalings-tjenester til privatkunder, landbrukskunder og bedrifter. Kontoret i Malvik har åpent mandag-onsdag og fredag kl 9.00 – 15.30, torsdag kl 9.00 – 16.30.



SMN.NO **SpareBank** 1

## BÅTFORENINGER OG HMS

En båtforening forener mennesker med samme interesse og gir synergieffekter som kommer medlemmene til gode. Vi skal imidlertid ikke lukke øynene for at en del av aktiviteten kan være farlig og kanskje direkte livstruende. Derfor er det viktig med et oppegående HMS-system og at vi er i stand til å lære av våre erfaringer. Børsa båtklubb opplevde sitt største mareritt da en nyoppsatt seilbåt veltet over eieren. Dette skjedde under justering av krybba og bruk av midlertidige støtter under dette arbeidet. Nestleder i Børsa Båtklubb, Jomar Bjørgum, ønsker å bidra til at slike ulykker ikke skal skje igjen og vil derfor i løpet av våren invitere representanter fra

MBF til en gjennomgang av hva som hendte og hvordan man skal hindre gjentakelser. (Red)

## ADVOKATBISTAND ?

Advokatfirmaet Strand & Co ANS er ett fullfaglig advokatfirma som dekker de fleste rettsområder.

Har du behov for bistand innenfor erstatning, arv, familierett, dødsbo, kontraktsrett, skatt, mangler ved fast eiendom eller ved overdragelse av fast eiendom, ta gjerne kontakt for en uformell samtale.

Telefon 73 87 45 40/ 41 61 60 77 eller  
send en e-post på [ks@advstrand.no](mailto:ks@advstrand.no)



### OPPFORDRING FRA VALGKOMITEEN

Alle medlemmer må forvente å bidra i komiteer, noe som er nedfelt i vedtektene.

*Vedtektenes § 7 - "Medlemmer som har båtplass, må regne med å ha tillitsverv hvis de vil være med i foreningen."* Mange bidrar med dugnadsinnsats gjennom sommeren, og vi har iherdige sjeler som holder på hele året. Og takk for det! Vi har mange medlemmer, men noen medlemmer kjenner vi ikke så godt. Ivrig hender trenger vi, så vi oppfordrer dere til å gi lyd fra dere. Kanskje du som medlem vet om noen som ønsker og kan bidra? Ta kontakt med noen i Valgkomiteen. Torbjørn Kalland tlf – 91 57 13 61, Otto Kvidal 99 46 76 23 eller Dagfinn Millerjord – 91 12 49 35. Ha ei fredelig førjulstid!

## TEMAKVELDER VINTER/VÅR 2014

Utvalget som har ansvar for kurs- og temakvelder, ved Kjell Johan Wiktor Nygård, melder om følgende aktivitet for vinteren/ våren 2014. Alle kveldene begynner kl 1900. Kaffe og «nogo attåt». MØT OPP

<p><b>20. januar 2014</b></p> <p><b>SELFA BÅT</b></p> <p>Plastbåt utvendig behandling, reparasjon av sår, rensing og polering, hva er plastpest, hjelpemidler.</p>	<p><b>03. mars 2014</b></p> <p><b>KARSTEN OG STIG OVE</b></p> <p>Lærer oss om knuter og stikk med prøving og feiling på stedet</p>
<p><b>10. februar 2014</b></p> <p><b>SKIBS- &amp; FISKERIUTSTYR</b></p> <p>Hva kan leveres, forslag, vareutvalg, priser og betingelser, nettbestillinger hjemmefra, butikktilbud og kampanjer mm.</p>	<p><b>April 2014, dato blir kunngjort senere.</b></p> <p><b>OBS ! SEILDRONNING FRA SVERIGE</b></p> <p>holder kåseri og forteller om solo seilerfaring gjennom mange år fra de sju hav samt kanal-seiling i idylliske europeiske kanaler !</p>

# BÅTKALESJER



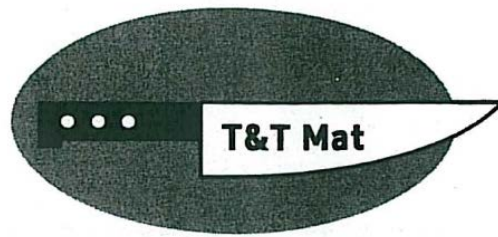
**Alf Hansen as**  
Øvre Flatås vei 6 – N-7079 Flatåsen  
Tlf: 72 59 60 90 – Fax: 72 59 60 99  
E-post: [post@alfhansen.no](mailto:post@alfhansen.no)  
[www.alfhansen.no](http://www.alfhansen.no)

**VI KOMMER TIL NYHAVN OG  
TAR MÅL TIL NYE KALESJER**

Vi utfører reparasjoner

Ta kontakt for nærmere informasjon





www.ttmat.no  
Strømheim næringscenter  
Malvikvegen 1233, 7550 Hommelvik

Vi leverer  
alt av god mat  
til alle anledninger!

73 60 50 05  
Tone Nubdal: 46 92 12 15  
Trond Nubdal: 95 16 33 27



## VISSTE DU DETTE OM RUR?

Rur er små krepssdyr som lever i kjegleformede, hvite kalkskall. Åpningen i skallet



kan lukkes med to små kalkplater, slik at ruren kan holde vannet inne i skallet og unngå å tørke ut dersom den skulle bli tørrlagt. Rur lever av plankton, som den fanger ved hjelp av føtter (bøyelige tråder). Føttene brukes også for å tilføre friskt, oksygenrikt vann.

Flere varianter der skipsrur (*Balanus crenatus*) er en. Fjærerur lever på steiner i fjæra, mens steinrur lever på noe dypere vann. Skipsrur lever på skipsskrog, brygger og murer, men også på steiner. Alle disse artene er vanlige langs hele norskekysten.

## **Kommunikasjon.**

Det er viktig at styret har best mulig oppdaterte lister over medlemmene i båtforeningen.

Vi har komplette lister med adresse og telefonnummer, men vi har behov for bedre kommunikasjon og vil gjerne ha din epostadresse.

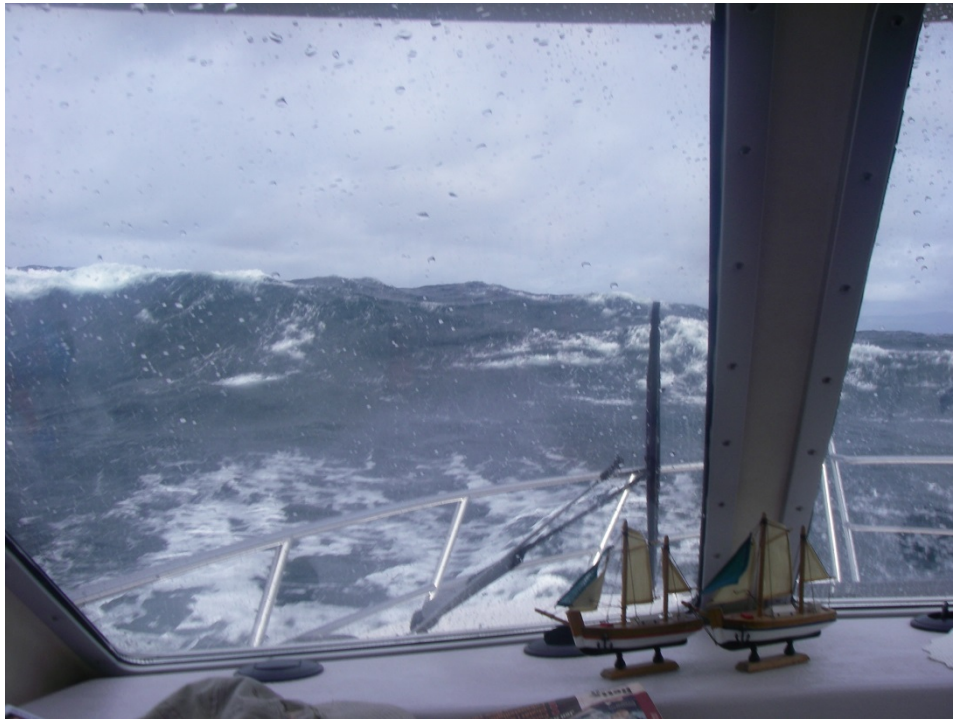
Send en epost til sekretæren Morten Wiig med oppdatert info om deg selv.

morten.wiig@gmail.com

Skifter du telefonnummer eller flytter må du gi beskjed omgående.

Hilsen

Morten Wiig, sekr.



*Opprørt hav (Foto: Karsten Lønning)*

<b>Kontaktpersoner Malvik Båtforening</b>			
<b>Leder</b>	Kai Stephansen	41616077	stephansen@advstrand.no
<b>Sekretær</b>	Morten Wiig	91566140	morten.wiig@gmail.com
<b>Økonomiansvarlig</b>	Stig-Ove Kvalsund	91672219	stig.ove.kvalsund@online.no
<b>Havnekomite</b>	Knut Lervik	93281000	knut.ler@online.no
<b>Dugnadskomite</b>	Malvin Bjørøy	90578607	malvin@malvingeochemistry.com
<b>Hus og arrangem</b>	Jostein Nikolaisen	90605772	jostnik@online.no
<b>Båthallkomite</b>	Per Sverre Vik	90610353	p.svevik@gmail.com
<b>Opplagskomite</b>	Tore Klefstad	90546622	toresail@ntebb.no
<b>Redaktør</b>	Per Haukeberg	97116959	per.haukeberg@hint.no
<b>Slipp/diesel komite</b>	Aage Fevaag	45261823	m-fevaag@online.no
<b>Utleie klubbhuset:</b>	Jostein Nikolaisen	90605772	jostnik@online.no
<b>Kjøp/salg båtplasser</b>	Knut Lervik	93281000	knut.ler@online.no
<b>Internett-ansv:</b>	Harald Hammer	93067602	<a href="mailto:harald.arne.hammer@gmail.com">harald.arne.hammer@gmail.com</a>
<b>Reserve kaffevakt:</b>	Egil Gunnesdal	91700251	nesgil@ntebb.no
<b>Reserve ukevakt</b>	Rolf Hanssen	975 81715	rolf.herbert.hanssen@gmail.com
<b>Reserve ukevakt</b>	Kjell J. W. Nygård	41547439	kjelljwnygard@gmail.com
<b>Vakttelefon</b>	73978861		