

DREGGEN

Malvik Båtförening

Medlemsblad nr. 4

Desember 2016



God jul til alle Dreggens lesere

INNHOLD

LEDEREN HAR ORDET	3
FORSIDEBILDET.....	4
JUL OM BORD I MS «JOADA» HJEMMEHØRENDE I OSLO	5
BETRAKTNINGER OM KLUBBHUSET	8
SEILASEN SOM IKKE BLE HELT SOM PLANLAGT.....	9
HUSK SOMMERBILDER SOM KAN PUBLISERES I DREGGEN	11
ORDET FRITT	11
VISSTE DU DETTE OM NISE?.....	13
BÅTPLASSER	14

Alt i reparasjoner av yrkesbåter og fritidsbåter.

Vi er spesialist på Volvo Penta og

plastreparasjoner



Felles kontakttelefon – 469 73300

Døgnåpen vakttelefon – 909 22915

LEDEREN HAR ORDET

Da er vinteren over oss og vi går inn i en kanskje roligere tid med tanke på båtliv og aktivitet på sjøen. Mange har satt opp båtene på land mens noe velger å la båten ligge på sjøen. Det er naturlig nok litt roligere i båthavna nå enn midt i båtsesongen. Tiden frem til neste sesong skal kanskje brukes til mindre eller større reparasjoner og vedlikehold. Selv holder jeg på med noen oppgraderinger og reparasjoner på seilbåten min, nytt seil blir også vurdert. Vi ber båteteiere ta en ekstra sjekk av båtstøtter for de som står på land samt fortøyninger for de som ligger på vannet. Selv med ny bølgedemper kan belastningen på kaianlegg bli stor hvis ruskeværet skulle komme – og det vil det.

Malvik båtforening er med sitt flotte anlegg en attraktiv båtforening og har god pågang av personer som ønsker å få båt plass. Styret har i den sammenheng sett på mulighetene for å oppgradere og utvide anlegget, dette vil sannsynligvis bli forelagt årsmøtet ut på våren. Videre planlegger styret for at båtforeningen skal arrangere Sjøvetts-dager i 2017. Til dette trenger vi noen som kan ta på seg ansvaret med planlegging og gjennomføring, interesserte bes ta kontakt med styret. Som annonsert i forrige utgave av Dreggen ser styret også på muligheten i å arrangere en medlemskveld på nyåret med «forholdet mellom forening og medlemmer» som tema - Hvilke regler har vi? Hvordan vil vi at foreningen vår skal være? Vi håper å få til en slik medlemskveld, mer informasjon vil komme.

Som noen kanskje fra sist utgave av Dreggen, hadde jeg tenkt meg ut på langtur med seilbåt. Planen var å seile med en 60 fots seilbåt ut fra Oslo, ned til Nord-Spania, videre sørover til Grand Canaria og Cape Verde øyene, så over Atlanter-havet til St. Lucia øyene og videre til Puerto Rico. En tur som ville ta litt over to måneder. Jeg kan si at skuffelsen var stor da vi på grunn av havari på båt måtte avslutte seilasen i Nordsjøen. Båten ligger nå til reparasjon i Danmark og det er uvisst når den vil seile igjen. Jeg gir ikke opp drømmen - ny tur er planlagt til neste år.

Jul og nyttår nærmer seg. Jeg håper mange vil benytte seg av tilbudet om julelunsj som arrangeres av båtforeningen. Med dette vil jeg ønske alle en god jul og et riktig godt nytt år.

Med hilsen

Hans Kristian

FORSIDEBILDET

Forsidebildet denne gang er fra Litjmo fjæra 07.02. 2015. Det var kuling og sjøen gikk hvit. Det er slike forhold bølgedemperne skal beskytte oss mot. Litjmo fjæra er fra Nygården og inn til muren før svartneset. Neste Dreggen kommer før årsmøtet i februar. Foto: Per H



Prøv vår beste båtforsikring
– dekker utgifter til opphold hvis båtferien blir avbrutt på grunn av skade

Med båtforsikring i SpareBank 1 kan du føle deg trygg. Vi hjelper deg raskt med skader relatert til alt fra brann til redning, sammenstøt og kantring.

SpareBank 1
SMN



MALVIK SENTER

Åpningstider
Hverdager 09.00–20.00 Lørdag 09.00–18.00
www.malviksenter.no

Husk

**å montere dempere på fortøyningene før vinterstormene setter inn
at vaktlister sendes ut separat**

å feste riggens fall langt ute fra masta for å hindre naboenes vrede

JUL OM BORD I MS «JOADA» HJEMMEHØRENDE I OSLO



Foto:
https://www.google.no/search?q=Lars+rej+johansen,+oslo&rlz=1C1PDZP_noNO706NO706&espr=2&biw=1094&bih=486&sbm=isch&tbouu&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjTml_yfuzdANUSDeAKWjgMEOsAQIGQFbmlsch&q=Lars+rej+johansen%2C+oslo%2C+joada&imgc=EZDZgh_LWpRjTM%3A

Det norske skipet MS «Joadá» ble bygget i Polen i 1975 og tilhørte «Lars Rej Johansens rederi» i Oslo. I begynnelsen av november 1976 mønstret undertegnede på som ung førstereisgutt. Jeg fylte 16 år i slutten av oktober. Da kom jeg rett fra Statens sjøaspirantskole i Bodø, det og underskrift fra foreldre var et

absolutt minimum for å få lov til å reise til sjøs på den tiden. Etter en lang reise til Panama og en uke på hotell for å vente på båten som var på vei fra Australia, ble det endelig til at jeg kom meg om bord.

Fra Panama gikk ferden via Tampico i Mexico, Key West i Florida og videre til Montreal. Utenfor kysten av Canada befant vi oss etter hvert i et orkansenter. Det var ikke bølger på havet i dette senteret, men vinden var naturligvis hard. Kombinasjonen vind, vann og streng kulde førte til at isen la seg raskt på hele skipet. Det var en krevende situasjon som i verste fall kunne føre til kullseiling. Orkanen roet seg heldigvis og snart kom vi inn i islagt farvann. Det tok ikke lang tid før vi var avhengig av isbrytere for å komme oss inn til Montreal. Der ble mannskapet satt på døgntinnet «steaming» av isen som ble anslått til å utgjøre ca. 800 tonn. Dette tok nesten en uke og i 40 minusgrader ble det en anstrengende, kald og våt jobb.

Fra Montreal gikk skipet videre til byen Newcastle i provinsen New Brunswick i Canada. På selveste julaften for 40 år siden la vi ut fra Newcastle, lastet med avis-papir som skulle til Sardinia i Italia. Å krysse Atlanterhavet på denne tiden av året kan være hardt og krevende, noe jeg snart skulle få erfare. Overfarten ville under normale forhold tatt ca. en uke, men på denne turen kom vi ut for et forferdelig uvær. På grunn av bølgehøyden gikk vi med svært redusert hastighet. Med min nordnorske bakgrunn, «født i fjæra, oppvokst på tang og ute i båt dagen lang», samt at jeg nå hadde vært sjømann i nesten to måneder, trodde jeg at jeg ikke kunne bli sjøsyk. Der tok jeg

grundig feil, jeg ble både sjøsyk og etter hvert svært ukomfortabel med situasjonen. De neste døgnene besto av klatring opp og ned i de store bølgene. Det gikk oppover, oppover, oppover og oppover før vi «hang en stund i luften». I det vi tippet nedover igjen kom propellen ut av vannet og maskineriet laget en voldsom støy på grunn av at propellen gikk mye fortere og uten motstand. Så gikk det nedover, nedover og nedover til vi traff vannet igjen med stor kraft, etterfulgt av høye smell og ubeskrivelig kraftige rystelser. Under slike forhold er alt vanskelig, vi hadde mer enn nok å gjøre med å holde oss fast, søvn ble mangelvare og måltidene ble så som så. Jeg opplevde disse dagene slik at alle hadde nok med sitt, folk gikk sine vakter og gjorde ellers så godt de kunne for å holde ut.

Da vi begynte å nærme oss Gibraltar avtok uværet mer og mer og det var en fornøyelse å komme inn i Middelhavet, for ikke å snakke om hvor godt det var med fast grunn under føttene da vi ankom Sardinia.

Kraftig uvær ble fort glemt, og hvis man kan si at det ble en vane etter hvert, så var det nok slik for min del også. Etter tre år som sjømann mønstret jeg av og valgte andre retninger i yrkeslivet. Mange år senere, etter en stund i mitt nåværende yrke, dro jeg kjensel på en person som jeg til å begynne med ikke klarte å plassere. Etter litt grubling kom jeg etter hvert frem til at det var messepiken i offisersmessa på MS «Joda». Ved en passende anledning takket jeg henne for sist, men hun klarte heller ikke å plassere meg. Det tok imidlertid ikke mange minutter før vi hadde alt klart for oss. Hun var gift med førstestyrmannen om bord i MS «Joda». Han er dessverre død nå, men han hadde etter mange år fortalt henne om en dramatisk situasjon under den nevnte overfarten fra Canada til Sardinia. Nå fikk også jeg høre om denne situasjonen.

Ferden over Atlanterhavet var nemlig langt mer dramatisk enn jeg hadde trodd og for min del er jeg glad for at det tok mange år før jeg fikk vite det. Det hadde vært så dramatisk at båten rett og slett holdt på å brette i to. Kapteinen hadde besluttet at ingen flere enn de som måtte involveres skulle kjenne til det. Det ble satt i verk tiltak for å sveise på utsiden av skutesidene for å berge skip og mannskap. Nøyaktig hva som ble gjort og hvordan det ble gjort kjenner jeg naturligvis ikke til, jeg er i stand til å forestille meg det, og at det må ha vært både svært farlig og svært vanskelig kan jeg forstå. Jeg kan huske at kapteinen holdt et informasjonsmøte med offiserer og mannskap, og at han hadde en bibel i hånden mens han holdt dette møtet. Det med

bibelen tenkte jeg ikke så mye på, verken da eller senere, men nå forstår jeg hvorfor han hadde den med seg. Selv har jeg aldri hatt noe forhold til slikt og jeg har ingen tro på at det var avgjørende for utfallet.

Det høres sikkert rart ut, men selv om jeg fikk oppleve mye mer uvær, branntilløp om bord, pirater og blindpassasjerer for å nevne noe, så forløp resten av min tid som sjømann udramatisk.

Jeg har aldri angret på at jeg valgte å reise til sjøs i disse tre årene. Det var mitt inderlige ønske og jeg var ikke en av dem som ble sendt til sjøs for å lære folkeskikk, for noen var det faktisk slik. Når jeg tenker på alt jeg fikk se og oppleve så kan jeg selv i dag, 40 år etterpå, bli sittende lenge å drømme meg tilbake. Alt dette fikk jeg se og oppleve mens mine jevnaldrende begynte på gymnas og yrkesskole (som det het den gangen) for å «stake ut sin kurs». Utdanning har jeg tatt så det holder i voksen alder, for meg har det fungert veldig godt og jeg føler at jeg har hatt mer igjen for det.

Roger Hansen er i dag ansatt ved Nord Universitet som universitetslektor i trafikk. Fra kjøll til hjul.



**TRØNDELAG
BILDELER AS**

**SYSTEMATISK DEMONTERING
AV SKADEBILER**

**STORT UTVALG AV
BRUKTE BILDELER**

Tlf: 73973600
Sveberg Industriområde
Malvik
malvik@trondelagbildeler.no
www.trondelagbildeler.no

BETRAKTNINGER OM KLUBBHUSET

Her er noen betraktninger om betydningen av vårt KLUBBHUS.

BÅTHUSET er svært populært i mange sammenhenger. Det er en økning de siste 1-2 årene



Klubbhuset med firbeint vaffelgjest (arkivfoto Per H)

på det doble av hva som var tidligere. Dette ser vi særlig på søndagskafeen som er i ferd med å doble omsetningen. Folk kommer fra perifere områder, vi har gjester ikke bare fra Trondheimsdistriktet, men fra vide omkringliggende områder, samt båtgjester som har overnattet i havna og benyttet seg av vår populære søndagskafe før retur til sitt hjemsted.

Vi kan også bekrefte at huset er en populær plass for å ha private arrangementer. Utenom bursdager, jubileum mmm., er huset fullbooket for konfirmasjoner i 2017 og til dels i 2018 !

Populariteten registrerte vi også da vi hadde åpen kafe i påsken. Det er vel egentlig ikke så mange som reiser bort i påska, og åpen kafe i båthuset var derfor populært for turfolk og andre, særlig med utvidet påskemeny med solbærtoddy, varmmat som lapskaus, pølse og brød i tillegg til det vanlige, vaffel og kaffe. Det er jo svært viktig at båtforeninga har en god dialog og et godt forhold til publikum, både til båtinteresserte og til ikke båtinteresserte. Det har vi og må vi også ha i framtiden.

Publikumsøkningen til dette unike området skyldes nok flere ting, økende bosetting i Hommelvik, flere mennesker og derfor økende besøk på et flott sted. Og selvfølgelig dette at den tidligere jernbanetraseen mellom Hommelvik og Muruvik ble til en populær turvei for folk flest, har hatt en stor betydning.

Vi får en del spørsmål om hvordan vi driver båtforeninga, om båter, motorer, utstyr osv. Og mange lurer på hvorfor det ligger så mange båter i havna på fine sommerdager. Dette er det jo ikke så enkelt å svare på da.

Da ønsker husstyret en GOD JUL til alle.

Jostein og Kjell.

SEILASEN SOM IKKE BLE HELT SOM PLANLAGT.



Selfie på forskipet (Foto:
H.K.Helgesen

Som noen kanskje husker fra sist utgave av Dreggen, hadde jeg tenkt meg på en langtur med seilbåten «*Galactic Viking*». Planen var å seile fra Oslo til Grand Canaria og videre over Atlanterhavet for å ende opp i Kariben. En tur som ville tatt litt over to måneder. Slik ble det dessverre ikke. Her er en kort fortelling om hvordan det gikk.

Turen begynte onsdag 12 oktober fra Son i Oslofjorden. God vind fra nord-øst/øst ga fin seiling ut Oslofjorden og videre ut i Skagerak. Torsdag 13 oktober seilte vi godt i over 20 knop med 15 m/s vind på rom-slør i Nordsjøen. Vinden skulle videre ta seg opp og vi bestemmer oss for å ta ett rev til i storseilet (reduere størrelsen på stor-seilet). I det vi holder på med dette, får vi problemer med for-seilet. For-staget som holder dette seilet løsner fra dekket. Vi har da en litt "småkjedelig" situasjon med et stag og rulle (5-6 kilo metallklump) som svinger ukontrollert på fordekket i 16-17 m/s vind. Vi bruker litt tid på å sikre dette staget (der seilet fortsatt står og flagrer) fra å gjøre videre skade på rigg, som resultat har vi en god del tau i vannet. Jeg er på for-dekket og jobber med å sikre det ødelagte staget, så jeg er ikke helt sikker på hva som skjer videre baki cockpit, men til tross for at vi har tau i vannet og at dette er kommunisert bakover til cockpit, prøver noen å starte motoren. På for-dekket i kuling hører vi ikke at motoren blir prøvd startet. Når jeg etter 15-30 minutter (vet ikke helt hvor lang tid - tiden går fort når en har det travelt) kommer tilbake til cockpit får jeg vite at vi har tau i propellen og nødmelding er sent ut.

Personlig er jeg veldig overasket over at det ble sendt ut nødmelding. Jeg kan ikke kommentere så mye på dette annet enn at dette var kapteinens vurdering og avgjørelse. Han vurderte kanskje situasjonen anderledes enn det jeg ville gjort, men det er og blir kapteinen som må ta slike avgjørelser - og det er kanskje like greit. Vi startet da med å forberede båten for slep. Dette var litt vanskelig da det ikke er gode slepe-punkter på en slik båt. Vi bestemte oss for å sikre slepepunkter i vant og side-stag - disse er faststøpte i selve skrogkonstruksjonen og vi vurderte dette til å være de beste punktene i feste slepet i. Det skulle vise seg å være en riktig avgjørelse. Arbeidet med å få gode slepe-fester var nokså utfordrende og

slitsomt med arbeid på dekk i mye vind og sjø, det var også blitt mørkt. Dette tok flere timer å få til. Vi fikk videre sikret forseilet bedre og etterhvert også tatt ned og sikret stor-seilet. Neste dag, da det også var blitt lyst kom redningsbåt til vår assistanse. Under er en gjengivelse av en "rapport" fra en av redningsmennene ombord på redningsbåten. (Den er på dansk, men det skulle vel gå greit). Jeg har ikke gitt opp drømmen om å seile over Atlanteren, jeg planlegger seilas i november til neste år.

Her er rapporten til en av redningsmennene fra redningsbåten Emile Robin.

Fredag morgen den 14-10-2016 ca kl 0230 blev Hvide Sande Redningsstation kaldt ud til en Norsk lystbåd som udsendte May Day ca 30-40 mil (1mil/sømil=1852m= 1 nm (red.anm)) Vest af Hvide Sande. En redningsaktion som skulle komme til at vare mere end 40 timer i hård kuling.

Der var 10 mand ombord på Sejlbåden som var en 60 fods havkapsejladsbåd, de havde fået grej i skruen, deres sejl var flænget og de drev vestover med ca 4 knob.

Det var kuling i området hvor det blæste 15-18 m/s og ca 6 meter bølger, der lå et stort skib som prøvede at give dem læ for vinden indtil hjælpen nåede frem og gav dem lidt sikkerhed.



«Galactic Viking» etter møtet med uværet (Foto: Dansk redningstjeneste)

Vi afgang med Emile Robin fra Hvide Sande og satte kursen mod de nødstedte, men pga den store afdrift fandt vi først frem til dem ca 45- 50 sømil fra kysten.

Da vi nåede frem drev de ca 4-6 knob i timen bare for rigning og de ødelagte sejl hvilket

besværliggjorde arbejdet med at

få en trosse over til dem i de høje bølger. Pga vejret og sikkerheden for de 10 mand ombord på sejlbåden blev redningsskibet Vestkysten som på det tidspunkt lå i Hirtshals sendt ud for at hjælpe med redningsaktionen og være standby i tilfælde af total evakuering og Redningshelikopteren holdt standby i det tilfælde af at der skulle blive brug for dem.

Efter en times tid eller to lykkedes det os at få skabt en forbindelse så vi kunne begynde at slæbe dem sikkert i havn, men efter at have slæbt en times tid sprang den ene af trosserne så vi begyndte igen at drive vest på med en 4-5 knob (se ca 3,20 min inde i filmen) men vi havde stadig en trosse over til dem men de kunne ikke sikre den så meget at det kunne holde. Vestkysten ankom nu til området og vi foretog besætningen på lystbåden at de nu

kun hadde et forsøg til at få etableret en forbindelse og få trossen sat ordentlig fast så det kunne holde i den kraftige sø hele vejen i havn, eller at evakuere skibet imens det endnu var lyst og vi ville så få en helikopter ud til at hjælpe til med evakueringen da det ville blive et farligt foretagende, og de skulle bestemme sig indenfor et kort tidsrum hvad mulighed de ville vælge.

De / vi besluttede at gøre endnu et forsøg på at få en trosse gjort fast og håbe på at det kunne holde og hvis den sprang endnu engang var sidste udvej total evakuering.

Det lykkedes endelig at få trossen gjort forsvarlig fast og så kunne vi begynde den lange bugsering hvor vi efterhånden var nået ud på 73 sømil fra kysten tilbage til havnen i Hvide Sande.

Hele vejen tilbage til havnen blev vi eskorteret af Vestkysten som lå tæt på og gav os en ekstra sikkerhed og efter ca 73 sømil fra land var vi endelig tilbage i sikkerhed Lørdag aften ca kl 21.00 i Hvide Sande og kunne ånde lettet op over at have fuldført redningsaksjonen og fået alle 10 mand sikkert i havn efter ca 41 timer på havet i det hårde vejr.

HUSK SOMMERBILDER SOM KAN PUBLISERES I DREGGEN

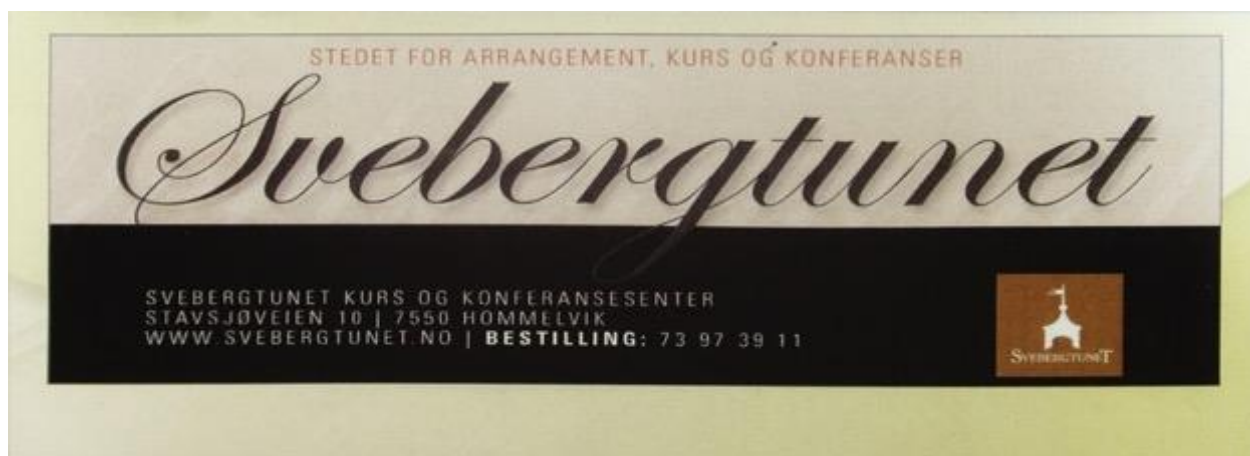


To sjømenn. Båten og en oppi.. Foto: Per H

Har du bilder eller fortellinger som du vil dele med andre. Ta kontakt og vi i redaksjonen hjelper deg.

ORDET FRITT

Ingen innlegg denne gangen. Her kan medlemmene uttrykke seg relativt fritt og styrt kan få innspill til den daglige driften av båthavna. Det er viktig å gi uttrykk for meninger slik at ting ikke blir liggende å ulme. Derfor.....ta penna fatt om det er noe du ønsker endringer av.



Havnevegen 17, 7550 Hommelvik
Tlf. 73 97 16 10

ALT INNEN JERNVARE

Ditt naturlige stoppested på veg til Nyhavn

BUNNSTOFF- MALING- SYREFÅSTE SKRUER- SJAKLER- RUNDSTØPSLER

FLERE TYPER STREKKAVLASTERE

Åpningstider:

Mandag til fredag 0900 – 1800, lørdag 0900 - 1400

Sjøen er kald tidlig i sesongen og voksne menn flyter ikke bedre enn kvinner og barn. Bruk flyteplagg også når du ferdes på bryggene alene.

VISSTE DU DETTE OM NISE?

Vanlig niser et pattedyr som kan bli opptil to meter lang men det normale er 1,4-1,7 meter. Nisa har en kort og kompakt, strømlinjeformet kroppsbygning med et «stump» snute.



Nise i akvarium. Foto: Wikipedia

Hunnene blir størst og veier rundt 70 kg, mens hannene veier opp til ca. 60 kg. Nisen er svart på ryggen, men fargen går etter hvert over til grå langs sidene og hvit i buken. Nisen har ca. 50 tenner til sammen i over- og underkjeven. Navnet «nise» kommer fra *hnísa* på norrønt. Vanlig nise er fredet i Norge.

Vanlig nise holder helst til i tempererte farvann i kystnære strøk, men den finnes også sørover langs vestkysten av Afrika. Det finnes en lokal stamme i Svartehavet.

Vanlig nise er et flokkdyr. Den lever normalt i små flokker på inntil åtte dyr, men i sammenheng med migrering og store etegilder kan man se flokker på femti til flere hundre individer. Nisen livnærer seg hovedsakelig av fisk og blekksprut. Den er utbredt i kystnære strøk på den nordlige halvkule og forekommer ofte i norske farvann, herunder også i fjordene. De kan bli opp mot 25 år gamle (Kilde: Wikipedia)

Trening for alle

LILLESAND
Treningsstudio

www.lillesandtreningsstudio.no
Tlf. 73 97 67 80

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



BÅTPLASSER

I september utgaven av Dreggen hadde jeg et lite avsnitt angående utleie av båtplasser som innehaverne av disse hadde gitt beskjed om at de ville være tilgjengelige for utleie da de ikke ville bli brukt av innehaverne. Dessverre var en del av opplysningene jeg gav av en slik art at de lett kunne bli misforstått.

For å rette opp dette vil jeg her korrigere det som ble gitt i september. Det korrekte er følgende: MEDLEMMER MED BÅTPLASS SOM **FØR 1. APRIL** MEDDELER FORENINGEN (BÅTPLASSANSVARLIG) AT BÅTPLASSEN IKKE VIL BLI BENYTTET FOR ÅRETS BÅTSESONG OG DERVED KAN LEIES UT I BÅTSESONGEN (FRA MEDIO APRIL TIL MEDIO SEPTEMBER) FÅR FRITAK FOR DUGNAD FOR DETTE ÅRET. ET SLIKTFRITAK ER UNDER FORUTSETNING AT PLASSEN BLIR UTLEID.

Jeg beklager sterkt at opplysningen gitt i forrige utgave av Dreggen var delvis feil og derfor lett kunne misforstås.

Malvin Bjørøy



Per utbedrer hæverket (Foto: Per H)

Styret:			post@malvik-baatforening.no
Leder:	Hans K. Helgesen	99024888	hans.k.helgesen@gmail.com
Sekretær:	Morten Brustad Wiig	91566140	morten.wiig@gmail.com
Økonomiansvarlig:	Stig-Ove Kvalsund	91672219	stig.ove.kvalsund@gmail.com
Leder Havnekom:	Terje Langaas	97507256	tlangaas@online.no
Leder Hallkom:	Hans Johnsen	99565547	hnsjo@yahoo.no
Leder Slipp/dieselk:	Aage Fevaag	45261823	m-fevaag@getmail.com
Leder Opplagskom:	Tore Klefstad	90546622	toresel@ntebb.no
Leder Dugnadskom:	Esten Murbrekk	91765677	emurbr@broadpark.no
Leder Hus/arr. Kom:	Jostein Nikolaisen	90605772	jostein.nikolaisen@outlook.com
Utleie klubbhuset:	Jostein Nikolaisen	90605772	jostein.nikolaisen@outlook.com
Båtplasser:	Malvin Bjorøy	90578607	bjoroy.m@gmail.com
Redaksjonsutvalg:	Per Haukeberg	97116959	perhaukeberg@gmail.com
Web-ansvarlig:	Morten Brustad Wiig	91566140	morten.wiig@gmail.com
Internett-ansv:	Harald Arne Hammer	93067602	harald.arne.hammer@gmail.com
Reserve kaffevakt:	Egil Gunnesdal	91700251	nesgil@ntebb.no
Telefon klubbhus/vaktbu:		73978861	

