

Pelle Tuominen gjorde PR för skärgårdsmuseet



Pelle Tuominen lägger ut texten om skärgårdsmuseet.

BORGÅ. Om framtiden kastar en skugga framför sej, som det heter, så föll den på den 10 augusti 1985. Men det var ingen mörk skugga. Det är det sällan när Pelle Tuominen lägger ut texten. Och det var han som i egenkap av Borgå Navigationsklubbs gäst på onsdagskvällen riktade uppmärksamheten mot det i många avseenden fantastiska projekt, som går under namn av Skärgårdsmuseet i Rönnsås, och som ovannämnda dag kommer att invigas för sitt ändamål. Det är en tanke som stötts och blötts i tio år, sade han, och många har velat vara med om dess förverkligande, "bara inte vi själva behöver betala violerna".

För ungefär fyra år sedan gick man dock från ord och tanke till handling. Museiföreningen i Pernå — Pernåjan museoyhdistys grundades och en projektgrupp inom densamma, ledd av Henrik V A Heikel, kavlade upp skjortärmarna. Nära nog bokstavligen talat. Ett par utomstående eldsjälur, Ivar Nordlund och Henry Forsell — samtidigt representerade en mycket hög grad av fackkunskap — har på ett avgörande sätt bidragit till att projektet kunnat ros i land. Andra namn som bör nämnas i sammanhanget är Göran Asplunds och Håkan Sandviks.

Pernå kommun ägde en utrange-rad stenladugård i Rönnsås, Idlax, men gudskelov ansåg kommunen sej så fattig att den inte ville ödsla pengar på att riva kåken, menade Pelle Tuominen. Den ställdes däremot till museiföreningens och skärgårdsmuseets disposition. Av födsel men inte ohejdad vana en rymlig och durable stenladugård. Projektgruppen synade huset från hjässan till fotabjället och sa: tja, en halv miljon och vi har ett förstklassigt, funktionellt museihus. Det var endast den halva miljonen som fattades i sammanhanget. En liten, men betydelsefull detalj.

I dag har vi tigt ihop 300.000 mk sade Pelle Tuominen. Firmor som Tampella, Ahlström, Isnäs såg har varit utomordentligt positivt inställ-

da till museiprojektet och gett antingen materialdonationer eller kraftiga rabatter. Kommuner såsom Strömfors och Sibbo har gett betydelsefulla bidrag, Borgå har gett 500 mk och Pernå har bidragit med 20.000 mk. Dessutom kommer Svenska kulturfonden och liknande institutioner på ett vackert sätt in i bilden. Tuominen gav också exempel på storbolag som visat sej vara överraskande medellösa i sammanhanget, men här ska inte affärshemligheter avslöjas.

— Uppenbarligen kommer budgeten att underskridas — vilket kanske inte riktigt hör till vanligheten i dylika sammanhang — menade talaren, men det beror dels på materialdonationerna, dels på det där med skjortärmarna, dv.s. väldigt mycket har gjorts som så kallat talkoarbete.

Den skildring av museets disposition och "musei-pedagogiska" struktur som gavs är det skäl att återkomma till närmare den 10 augusti. Borgå-navigatörerna fick ett bastant intryck av att projektet var väl genomtänkt.

Avslutningsvis presenterade Pelle Tuominen tillkomsten av Skärgårdsmuseets PR-båt, "Skäri-Musse. Idén med "allmogeseglation i museal version" är inte ny, den är lånat från Bohuslän och många andra ställen, sade kvällens gäst, men idén är inte sämre för det och resultatet inte heller.

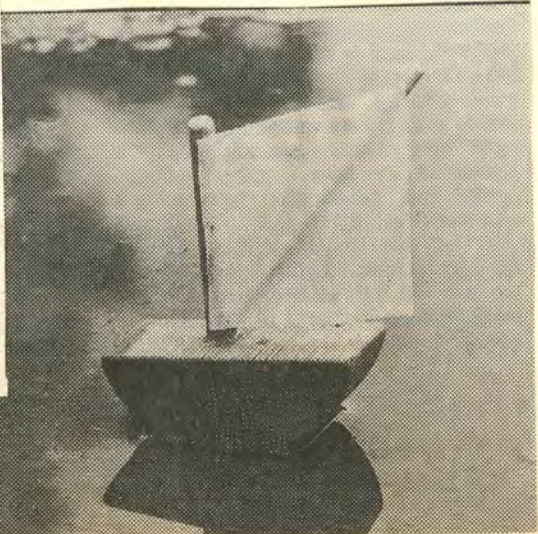
Presentationen beledsagades av en informativ diaserie och kommentarerna mellan bildverserna så tuominenska att endast en poet skulle kunna transponera dem till svartvit text. Hans framställning av båbyggare Åke Stenviks kunnande och insats var lyrisk, det är det minsta man kan säga, och framställningen av Henrik V A Heikels kirurgiska precisionsarbete var värdigt en framstående aktör.

Summan av kardemumman var att beckbyxan Källa-Villes skötbåt, som alltså var modell för nybygget, återuppstod i en något idealiserad version, lite "finare" än originalet och dels med användande av modernare båtbyggnadsprinciper. I det avseendet är Skäri-Musse ingen museibåt, ingen "förfalskning" utan rätt och slätt bara en PR-båt, men en välseglande sådan med utomordentliga sjövärdighetsegenskaper. Liljendal segelmakeri har levererat seglen — lite anakronistiskt i museisammanhang, som sagt — och Museiföreningen i Pernå är huvudman och ägare till skapelsen.

Inlevelse skapade upplevelse, gemyt skapade avspänd trevnad då Pelle Tuominen i ord och bild skildrade allmogeseglationen och den därmed sammanhängande båtbyggarkulturen i östra Nyland för borgånavigatörerna.

Gotti S.

□ **Ritningarna till den här lilla souvenirn har gjorts av Henry Forsell. Samma motiv finns för övrigt i museets emblem. Souvenirn tillverkas av Per Tuominen i Pernå.**



Hb1 108.85
PERNÅ (Hbl) Säljakt, boskapsskötsel, fiske med storryssjor, båtmotorer, kustseglation och sommargäster.

Det är några viktiga milstolpar i skärgårdens utveckling i östra Nyland och någonting som numera kan beundras i museiform i Pernå.

Idag invigs nämligen skärgårdsmuseet i Rönnsås i Pernå.

Det kan kännas lite komplicerat att hitta museet, men det är inte svårare än att man följer Kabbölevägen från Isnäs i cirka 6-7 kilometer. Sedan är det bara att spana in en klarblå skylt och en stor ladugård i sten försedd med plåttak.

Det går också att komma sjövägen till Rönnsås. Omkring en halv kilometer från museet ligger kommunens brygga. Museiföreningen har dessutom fått tillstånd att lägga ut tre bojar för större båtar. Till nästa sommar har man hopp om att få en småbåtsfarled utplockad. Den går sannolikt så att den avviker från Isnäsfarleden, norr om Risholmen och söder om Påsalö och Granö.

Själva museibyggnaden tillhör, liksom rekreationsområdet runt om Pernå kommun. Museiföreningen har arrenderat byggnaden för 30 år. Dessutom har man hyrt utrymmen i ett magasin mitt emot.

Museiföreningen startades vårvintern 1981 kring det här projektet. Då kopplades också forskaren Henry Forsell vid sjöfartshistoriska museet, nuvarande museichefen i Ekenäs, Ivar Nordlund samt professor Harri Rautavaara, som varit med om att grunda mejerimuseet i Helsingfors.

Och resultatet i Pernå låter tala om sig. Redan några flyktiga ögonkast skänker besökaren en helhetsbild av östnyländsk skärgårdshistoria. Utrymmena ger en ljuvlig känsla av rymd och luft samtidigt som den dämpade belysningen för någonting vilsamt över hela miljön. Museet rör över sammanlagt 900 kvadratmeter fördelat på två våningar.

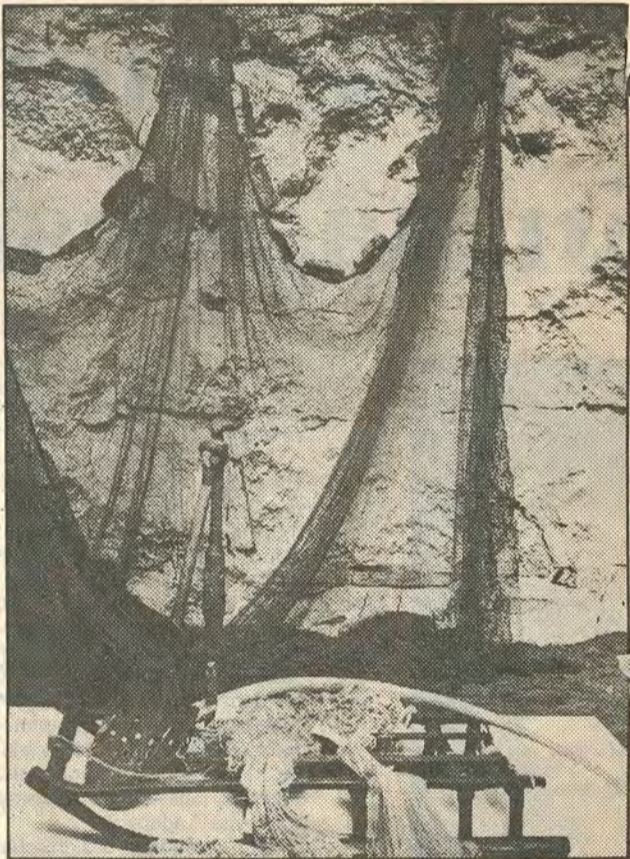
Tidstypisk basutställning

Avgränsningsproblematiken har man klarat elegant:

— Det här är ett specialmuseum som ska representera skärgårdslivet i Östra Nyland, förklarar museiföreningens ordförande Henrik Heikel.



□ **Håll akt på den här klarblå skylten, för där finns skärgårdsmuseet. Bakom skylten Göran Asplund och i dörröppningen Henrik Heikel.**



□ **Redskap tillhörande forna fiskares vardag.**

— Museet baserar sig på en basutställning, som kommer att stå kvar något sänär oförändrad. Karaktäristiskt för den här basutställningen är att vi tagit med bara tidstypiska föremål, som sammanställts till enskilda helheter, berättar Göran

Asplund, föreningens sekreterare.

Den som alltså väntar sig att finna redskap, båtar och andra prylar uppradade längs väggarna och försedda med lappar typ "ryssja från år 1986" missar sig.



□ **Öttunnor, kittlar, kofertar, spinnrockar, fäplädar, vörnödenter befolkningen hade med sig vid kolonisationen av den östnyländska skärgården.**

Storryssjan, sommargästen skärgårdslivets milstolpar...



□ Per "Pelle" Tuominen från Pernå höll till talkokrafterna bakom skärgårdsmuseet i Pernå.

— Vi kan överhuvudtaget inte exakt datera alla föremål, som samlats "från Fagerö i Pyttis till Fagerö i Sibbo", säger Asplund.

Basutställningen kommer framledes att kompletteras av specialutställningar.

— Vi försöker att årligen arrangera en specialutställning kring ett särskilt tema, säger Heikel och Asplund.

Historiska händelser

Basutställningen grundar sig på ett antal händelser som varit ägnade att omforma livet i skärgården i Östra Nyland.

Det första temat är "skärgården får fast bosättning". Temat illustreras bl.a. med redskap för salfångst: en sälskrinna och en sälbössa.

Sålen var nämligen den första varelsen som anlände till de här trakterna sedan landisen gett vika. Under stenåldern kom mänskan som under historisk tid började idka salfångst, fiske och sjöfågeljakt. Men också boskapsskötsel kom att höra till basnäringarna i skärgården. Jordbruk var möjligt bara på de större holmarna, får museibesökarna veta. Jordbruket kompensades med överskott av fisk som gav de obesuttna torparna möjlighet att byta till sig spannmål. Den mångsidiga näringsstrukturen gjorde att skärgårdens ekonomi var mindre sårbar trots eventuella bakslag i någon gren, kan man vidare läsa på de affischer, som Henry Forssell sammanställt som komplement till utställningen.

Kolonisationen av skärgården illustreras med hjälp av en liten skötbåt från Lovisatrakten lastad med de förnödenheter, som behövdes i det dagliga livet förr.

Där finns en pläd som skulle skydda fiskaren mot köld, korrtar tillverkade på Våtskär, en spinnrock donerad av Börje Forsell och vattenämbar, smörbyttor, öltunnor, kittlar, jordbruksredskap, brödspett och degkräklar från olika håll i skärgården.

Boskapsskötsel

Boskapsskötseln har vid sidan av fisket varit en av skärgårdens viktigaste näringsgrenar. Typiskt var att kreaturen flyttades från hemholmen till andra holmar för att beta.

Den som aldrig sett de specialbåtar som använts för djurtransporterna kan beundra en sådan i skärgårdsmuseet. Bå-

ten härstammar från Sarvsälötrakten.

Fisket i äldre dagar skedde huvudsakligen med not. Från 1500-talet finns det uppgifter om att notlagen skulle ha varit närmare 50 till antalet i Sibbo, Borgå och Pernå socknar. I Pernå bildade 2-7 delägare ett notlag, som leddes av notkungen. Vårens och försommarens fiske med not var förbehållet de jordägande bönderna eller herrgårdarna. De obesuttna hade ingen andel i fiskevattnen. De nya fiskemetoderna såsom krokskötter och drivgarn minskade emellertid de obesuttnas beroende av jordägarna och småningom upphörde notfisket i bristen på arbetsfolk.

Storryssjan — revolution

Storryssjan kom att bli revolutionerande för fisket i Östra Nyland. Den introducerades av Österbottniska fiskare i början av 1890-talet. Den första bands på Hudö av Karl Andersson. Och år 1909 räknade

Foto: Evy Nickström
Text: Carola Isaksson

man 38 storryssjor i Pernå mot bara 8 notar.

Fisket illustreras bland annat med en stor skötbåt byggd i Strömfors. Den hör egentligen till Virby hembygdsmuseum, men uppreparas nu i Pernå.

Båtmotorn förde med sig en annan vändning i fisket.

År 1912 fick Pernå sin första Wickström-motor, som igen kom att få betydelse för spridningen av drivfisket. Det försiggick under senhösten långt ute till havs där de seglande skötbåtarna ständigt hotades av höststormar. Båtmotorn gjorde fisket säkrare och mindre beroende av väderleken. Pernåmuseum har två wickström-motors till påseende. Den från 1912 är dock inte den som först kom till socknen.

Lotsväsendet, som ju haft en stor betydelse för skärgården, är också dokumenterat på utställningen.

Kustseglationen, närmast sand-, ved- och virkestransporterna, representeras av miniatyrgaleasen Karolina. Hon är gjord av Nils Fröberg och donerad till museet av Gullveig Fröberg.

— Hon har aldrig haft en

genuin föregångare, men visst är hon representativ för skutorna ändå, säger Göran Asplund.

Sommargästerna, som kan "bokföras" sedan sekelskiftet, har en egen avdelning på basutställningen. Sommarbosättningen symboliseras av en däckstol, ett parasoll och en roddbåt. Båten har f.ö. ägts av professor Edvard Björkenheim och donerats av dottern Gunnel Wrede.

Båtbyggeri — egen avdelning

Övre våningen är helt ägnad båtbyggeriet.

— Takhöjden gör det möjligt för oss att ha båtarna riggade och det är vi glada över, säger Göran Asplund.

— Den torra luften kan föra med sig problem för de här båtarna, men männe vi inte ska klara av det med tjära, säger han vidare.

I övre våningen finns nio båtar, av dem en nybyggd. Som exempel kan nämnas en stor skötbåt från Emsälö och en liten riggad skötbåt från Hattom i Lovisa. Den är byggd år 1926, vet man. Bakom donationen står Magnus Kull.

Den äldsta båten, antar man, är en roddbåt med cirka etthundra år på nacken. Nedre våningens två skötbåtar dateras till 1903-1906.

Museet äger också en nybyggd kopia av nedre våningens stora skötbåt. Nybygget har i en tävling fått namnet Skäri-Musse, som ska alludera på "skärgårdsmuseet".

— Hemskt namn, tycker Heikel, som helst hade sett båten döpt till "Fredrik" — ett namn som förlorade omröstningen med bara en röst.

— Skäri-Musse kommer att företa segelturer och vi hoppas också kunna tävla med henne, säger Asplund.

Idag står hon till besökarnas förfogande. Det gäller bara att promenera en halv kilometer, ner till stranden.

Skäri-Musse är byggd av föreningen och Lovisa medborgarinstitut hos Åke Stenvik i Strömfors.

Öppet fem söndagar

Vid invigningen idag kommer Pär Stenbäck att festtala. Henry Forssell ska berätta om avsikten med museet och Henrik Heikel hälsa festpubliken välkommen. På invigningsmenyn står laxsoppa och kaffe.

Museet håller i övrigt öppet fem söndagar i sommar, morgondagen inkluderad. Tiden är 11-16.

— Kan vara att vi är lite på

sidan om och att kommunikationerna inte är de bästa, men med hög profil marknadsför vi nog oss själva, tror Asplund.

— Vår fördel är att vi ligger nära sjön. Och vi hoppas förstås att besökarna kombinerar en söndagsutflykt med ett museibesök, säger Asplund.

Som minne kan besökaren

köpa sig en liten båt i trä föreställande en skötbåt. Samma motiv finns i museets emblem. Souvenirritningarna har gjorts av Henry Forssell och för tillverkningen står Per Tuominen i Pernå.

Avgörande vecka för jaktmuseet

BORGÅ LK (Hbl) Instundande måndag kan bli avgörande för jaktmuseets framtid. Då sammanträder delegationen för museet i Helsingfors för att än en gång väga Riihimäki mot Borgå landskommun.

Borgå landskommun har ju redan fattat beslut om att köpa Villa Hellberg i Drägsby för att hyra ut fastigheten åt museet.

Riihimäki har erbjudit sig att bygga nya museitrymmen och ger också mark till museets förfogande.

Kruxet för Borgå landskommuns del är att det anförts besvär över fullmäktigebeslutet. Det besväret vilar ännu hos länsrätten och frågan är om museidelegationen vill invänta utslaget.



□ Den här skötbåten är byggd i Hattom i Lovisa år 1926. Den är donerad till museet av Magnus Kull.

□ Lotsväsendet som haft stor betydelse för skärgården finns också representerat på utställningen.



Det går undan på Fladan

FARTBEGRÄNSNING AKTUELL

BBL 27.7.85

BORGÅ LK. Till småbåtsägarnas glädje blev Fladan färdigmuddrad och farbar till sommarsäsongen. Det är god sikt numera i den tidigare nästan igenvuxna förbindelseleden. Från 10 till 18 meter bred är Fladan och vattendjupet är minst 1,20 m. Speciellt under veckoslutet utnyttjar båtägarna den förnyade Fladan som nu är en snabb och bekväm genomfartsled.

Det går måhända lite för bra undan ibland. I varje fall har det kommit påpekanden från båtägare som ankrar sina farkoster i Fladan att farten är för hög och att svallvågor och motorbuller stör omgivningen! På måndag behandlas en motion om fartbegränsningen i Fladan av kommunstyrelsen.

Entreprenören för Fladanprojektet, Bror Granqvist från Sibbo, håller nu på med fin-



putsningsarbeten vid Fladans båda inlopp. Ännu har inte den nyputsade Fladan överlämnats åt Nylands väg- och vattendistrikt, men Granqvist har tid på sig fram till hösten.

Men Fladan är alltså klar för användning redan och utnyttjas i hög grad av småbåtsägarna. Även lite större fritidsbåtar kan nu färdas genom "kanalen"! På veckoslutet är båttrafiken naturligtvis livligast och det torde vara i samband med dessa anmärkning-

arna om överhastigheter och motorbuller kommit.

Redan i ett tidigt skede var det tal om att införa något slags fartbegränsning på Fladan, säger Olof Blomqvist, andra viceordförande i kommunalfullmäktige och den som tagit initiativet till motionen om fartbegränsning.

Blomqvist hänvisar till dem som bor vid vattenleden (ett femtontal familjer) och önskemålen därifrån om fartbegränsningen.

Bbl kontaktade ett par av familjerna, utan att dock finna

något missnöje med båttrafiken.

Vi tycker inte alls att trafiken stör, säger Marina och Märten Wiksten som bor omkring hundra meter från Fladan i Bjurböle.

Vi fick en bättre båtplats efter muddringen. Tidigare var båten förtöjd så långt ut i farleden, så det var värre, säger Marina.

Nog har man sett att trafiken har ökat efter muddringen, säger Elisabeth Lindfors, som bor med sin familj

intill Hummelsundsbron. Hon

anser heller inte att båttrafiken skulle störa på något sätt. En fördel ser hon i stället i att familjen nu kan använda sin gummibåt på Fladan mera obehindrat än förut, eftersom det nu finns rum för båtar att mötas på vattnet.

Vi är hjärntvättade med trafikbuller från landsvägen, säger Elisabeth. Familjens hus står omkring femtio meter från den livligt trafikerade vägen, till Fladan är avståndet lite längre.

Det borde vara fartbegränsning på det här vägavs-

nittet, säger Elisabeth och ger frågan en ny dimension!

Om Fladans båttrafik påpekar Olof Blomqvist att de begränsningar det troligen kan bli fråga om är så kallade svallvågsmärken. Alltså ingen bestämd begränsning i knop, men en påminnelse om att köra så att vågsvall blir minimalt.

Det finns stora båtar som gör större svallvågor om de kör långsamt. Det bör vara på vars och ens ansvar hur fort man ska köra.

JOHNNY HOLMBERG



Bbl - Maarit Leh

Fladan blev färdigmuddrad till sommarsäsongen och nöjda småbåtsägare kan nu utnyttja den förnyade vattenleden. På måndagen behandlas en motion i kommunstyrelsen om fartbegränsning på Fladan.

Sjunde sidan ©

Skonaren Koivisto sliptogs Nu börjar fem års restaurering

FINBY (Hbl) Det sägs att regn vid ett fartygs sjösättning är lyckosamt. I så fall bör väl vackert väder vid en dockning, eller som för skonaren Koivisto på lördagen i Finby, sliptagning vara ett gott tecken. Trots pessimistiska väderprognoser fick de många hundra intresserade som på lördagen samlats i Förby, Finby för att se hur Koivisto mycket långsamt och majestätiskt lyftes ur sitt rätta element njuta av det vackraste augustiväder.

För långsamt gick det. Den 200 ton tunga 40 år gamla skonaren, det sista träfartyget i sitt slag byggt i vårt land visade sig vara en ganska stor bit för den gamla slipen i Förby. Fr.o.m. lördagen ett år framöver skall slipen vara skonarens hemvist.

Därefter har föreningen Gamla träfartyg rf, som står bakom den mastiga räddningsaktionen - den beräknas kosta över 13 miljoner mark - ännu fyra år på sig att hålla till vid varvet. Det hoppas föreningens ordförande Pekka Kärkkäinen

skall vara nog. 1990 skall Koivisto igen vara riggad, denna gång fullständigt med tre master och 800 kvadratmeter segel, något som detta skepp faktiskt aldrig hann bära.

Även om aktionen betraktats med största skepsis, har den av publiktillströmningen på lördagen att döma en massa vänner. Både på landbacken och till sjöss följdes verksamheten av hundratals intresserade, gamla och unga. Många av dem har i sin ungdom haft något med skeppet att skaffa, bl.a. träffade jag en äldre man som själv i tiderna varit med om att sjösätta Koivisto!

● 100 envisa entusiaster

Föreningen Gamla träfartyg rf bildades för två år sedan, när Pekka Kärkkäinen, konstnär och som han själv kallar sig f.d. cirkusartist, redan startat räddningsaktionen av skonaren Koivisto. Då låg den som vrak i Nädendalsvattnen.

100 entusiaster, envisa till otrolighet, bildade då föreningen och har med en seghet som trotsar all beskrivning fortsatt mot det mycket avlägset hägrande målet - att en gång se Koivisto under segel.

Hittills har man egentligen inte kunnat göra annat än förbereda den kommande restaureringen och reparationen. Bl.a. måste den gamla slipen i Förby som Sigvar Forsström upplåtit åt föreningen repareras helt för att möjliggöra sliptagningen.

Pekka Kärkkäinen är i alla fall optimist och påpekar för Hbl att det idag finns många ljuspunkter.

Föreningen har nu inte färre än 1 500 medlemmar, materialdonationerna och talkoandan flödar, erkännande på officiellt håll såsom hos museiverket och Finlands navigationsförbund har kommit och nu finns det äntligen skäl att tro på framtiden.

Under sommaren har 20 unga från hela världen arbetat med Koivisto i ett internationellt arbetsläger. De hann ännu vara med om det avgörande lyftet och den viktiga vändpunkten på lördagen.

Expert hjälp får man numera regelbundet av pensionerade träskonarbyggare från Late i Åbo och Hollmings varv i Raumo. Det varvet var med om att bygga de 90 träskonare som ingick i krigsskadeståndet till Sovjet efter krigen.



Det gick långsamt och majestätiskt när skonaren Koivisto äntligen drogs upp på slipen i Förby, en operation som tog ca sex timmar. De flera hundra intresserade som följde med slutade dagen med "sliptagningsdans".

resan till Storgård 14.8. Bussen startar från Aspholms bar kl. 12. Kalasmiddag 50 mk, resan gratis.

- B.J.F. Mästerskapstävling 1-trap, hundra duvor, alla serier, lördag 3.8 kl. 9.00 i Tarkis. 1.8.85

- Borgå navigationsklubb. Sommarens knytkalas hålls på Repholmen lördag 3.8. Samling vid paviljongen.

liter cognac, 20 liter whisky, 17 400 cigaretter och 64 kg kaffe!

De närmaste åren därefter blev det trupptransporter i statens regi och 1955 avriggades Koivisto och förvandlades till Jalostaja I, sillfångstfartyg för de isländska vattnen.

Som sådant fortsatte fartyget till början av 1960-talet då det småningom lades upp tills det 1964 i dåligt skick såldes till Portugal.

Som portugisiska Simy under Panama-flagg hann Koivisto inte verka länge, redan på utfärden råkade skeppet i sjönöd vid Utö och därmed var dess saga all som handelsfartyg. Slutligen hamnade skeppet i leran vid Merimasku nära Nädendal.

● Nymornad realism

Det har skrattats rätt åt föreningen Gamla träfartyg rf och dess arbete med skonaren Koivisto. Ytterst få, troligtvis bara de 100 ursprungliga entusiasterna har faktiskt trott på projektet.

Idag måste en utomstående iakttagare konstatera att föreningen fått åstad en hel del nymornad realism så att målet – att sätta Koivisto under segel såsom ett säkert skepp – ingalunda ser så ouppnåeligt ut.

Låt vara att kostnaderna beräknas till 13,5 miljoner mark – utan värdet på arbetet som skall göras som talko!

Föreningen har kunnat sätta den förstörda slipen i skick i

Förby och man har utrustat ett gammalt järnskepp till bostad för dem som arbetar med Koivisto. För samma ändamål finns också vinterbonade baracker på land och pråmen Selma har byggts om till verkstad med fina moderna maskiner, gamla styckegods-fartyget Lisbeth iständsätts för närvarande osv.

Allt görs målmedvetet och envist med sikte på framtiden: att då kunna erbjuda vår ungdom ett seglande skolskepp, något som vårt land såsom enda sjöfartsnation i Europa för närvarande saknar.

● Offentligt erkännande?

Efter att Koivisto lyfts på slip i Förby kommer reparations- och restaureringsarbetena på skeppet ordentligt igång och händelsen betecknas därför som en milstolpe.

Inom föreningen Gamla träfartyg rf hoppas man också att man nu skall kunna uppnå ett offentligt erkännande av verksamheten så att det blir möjligt att också få med statsmakten då det gäller kostnaderna i fortsättningen.

Det är skäl att minnas att skonaren Koivisto, fastän hon aldrig blev riktigt färdig är den sista representanten för en i vårt land mycket vanlig typ av fartyg, ett oceangående skepp i trä som byggts av skickliga skeppsbyggare på landet, ofta mer eller mindre på en byggnadsplats som ingalunda var ett varv utan bara en lämplig strand.

De här fartygen utgjorde ryggraden i vår handelsflotta långt in på 1900-talet. Eftersom Koivisto är den enda återstående representanten för typen som ännu går att rädda för verkligt bruk ökar dess betydelse oerhört.

● Tall Ships Race 1988

Det stora jippon med seglande skolskepp, Tall Ships Race kommer att arrangeras i vårt land 1988 och avsikten är att då presentera Koivisto för en internationell publik. Men På Gamla träfartyg rf är man helt medveten om att skeppet ingalunda är klart ännu vid det laget.

Föreningen har i alla fall fått i gång internationella kontakter och förbereder sin verksamhet också på det sättet. Vi får nog vara glada över att det finns entusiaster som vågar hugga i själva när det gäller.

Och högg i gjorde verkligen dessa på lördagen, det var en fröjd att se den arbetsiver som lades i dagen och även om det gick långsamt så inte berodde det på arbetsinsatsen. Nu är det fritt fram för träkarlarna att återställa Koivistos undervattenskropp i gott skick, vilket underligt nog inte lär vara särskilt svårt: de byggare som arbetade med henne på Björkö under brinnande krig byggde åt sig själva, och byggde starkt!

Text och foto:
Per Lindberg



BORGÅ NAVIGATIONSKLUBB

HÖSTHÄNDELSE

Lördag 7.9-85 på Reholmen

Kl. 18 - 21

Kl. 22.00

brandsläckardemonstration och släckningsövning.

startar klubbens 20:de övning i nattnavigering. Anm. Kl. 21.00. Banans längd ca. 13 nm. Sjökort No. 17 eller No. 716.

VÄLKOMNA!

— i sikte —
6.9.85

— Borgå navigationsklubb. Kom ihåg hösthändelsen på Reholmen lördag kl. 18.00. Brandsläckning och nattnavigeringsövning. Loggkorten för vandringspriset "propellern" bör inlämnas före 30.9 till tävlingskommittén eller Kar-Foto.

höstmärknad i NICKOY 27.9.85. Information tas tacksamt emot från kl. 9.00.

— Borgå navigationsklubb. Vedtalko på Reholmen lördag 28.9 kl. 11.00.

— Rebeckalogen nr 10 Ylva. Ex-p.möte tisdag 1.10 kl. 19 i logelokalerna på Hofgård. B.

Nattnavigering från Reholmen

BORGÅ. Borgå navigationsklubb håller sin tjugonde nattnavigeringsövning lördag den 7 september, med start på Reholmen. En brandsläckningsövning hålls samtidigt.

I den första övningen, som hölls den 10 september 1966 deltog fem båtlag. Toppnoteringen, 22 deltagande båtlag nåddes 1980.

Segrarna i nattnavigering har växlat genom åren. De enda lag som vunnit tre gånger är Ingmar Gustafsson och Per Lönnqvist, som segrade 1971 och 1976. — DQ.

BNK-par segrade i nattnavigering

10.9.85
BORGÅ LK. Borgå navigationsklubbs LEIF JOHANSSON och HARDY BLOMFELDT identifierade kontrollerna bäst i nattnavigeringstävlingen som ordnades i Borgå skärgård natten till söndagen. Paret som noterade endast 28 fel-poäng vann med klar marginal före de svåraste konkurrenterna LEIF LÖNNQVIST och P. TUKIAINEN, Borgå navigationsklubb, som ådrog sig 59 fel-poäng. På tredje plats placerade sig Porvoon Kipparits KAI PIKKARAINEN och ANTTI VIRKKI som fick 60 fel-poäng.

Efter topption följde sedan Leif Häggman och Erkki Häggman, Borgå navigations-

klubb, 63 fel-poäng, Bengt Forsblom och Leif Backman, samma klubb, 80 fel-poäng,

Veikko Vähäsarja och Aarno Launos, Porvoon Kipparit, 81 fel-poäng, Bo Rikberg och Lars Lang, Borgå navigationsklubb, 91 fel-poäng, Rolf Andersson och Helge Andersson, Borgå navigationsklubb, 95 fel-poäng, Nils Grönroos och Bengt Mickelsson, Borgå navigationsklubb, 104 fel-poäng och T. Nuolioja och Pertti Nuolioja, Porvoon Kipparit, 121 fel-poäng.

Sammanlagt 17 båtlag ställde upp i tävlingen som bjöd på varierande väder, regnskurar och hårda vindbyar. Banan som var 13,7 nautiska sjömil gick i huvudsak på Orrbyfjärden och omfattade bland annat en stockflotte som låg för ankar. Det gällde för deltagarna att passera den på rätt sätt.

Borgå navigationsklubb vann över Porvoon Kipparit i klubbkampen. Den segrande föreningen fick sålunda en inteckning i "Kires" pokal.

I samband med den 20:e nattnavigeringstävlingen hölls en släckningsövning som leddes av Borgå landskommuns t.f. brandchef Per-Erik Stenström som assisterades av två brandkårister från Tolkis FBK. Stenström berättade om båtbränder, och hur man bör gå tillväga vid släckningen samt om olika släckningsredskap. — LW.

Sammanträden.



Borgå Navigationsklubb r.f.

håller extramöte fredag 18.10 -85 kl. 19.00 på Seurahovi. Ärenden: val av vicekommodor, tillbyggnad på Reholmen. Utdelning av Propellern.

10.10.85 Styrelsen

— i sikte —

— Borgå navigationsklubb. Klubbaf-ton onsdag 20.11 kl. 19 i Svenska gården. Sockenfilmen: Laxar och lågor. Information och diskussion om paviljongbygget.

— Amnesty International. Borgågruppen har möte måndag 18.11 kl. 19.15 (obs.tiden) hos Mia Malin,

Torsten Johansson, 60 år:

"Sjövettet har blivit bättre"

7.11.85
BORGÅ.— De många skepparkurserna i Borgåbygden har allmänt taget lett till att sjövettet har blivit bättre. Att man allt oftare får läsa om båtförare som blivit dömda för fylleri i sjötrafik beror ingalunda på ökat alkoholmissbruk ute till sjöss, det är bara kontrollen som skärpts, säger läraren Torsten "Toti" Johansson från Borgå som själv är en ivrig sjöfarare. Han fyller 60 år i dag.

Sjöfart och navigation har alltid fängslat jubilarerna som egentligen hade för avsikt att utbilda sig till sjökaptan eftersom det fanns gott om sjömän i släkten.

Trots att han inte blev sjöman så har han i alla fall gjort långa seglatser med sin ombyggda livbåt som bär namnet Giuditta efter en operett. Jubilarerna är för övrigt speciellt förtjust i operetter.

— Jag gillar all musik förutom popmusiken, påpekar "Toti" Johansson.

På sin fritid läser han gärna litteratur som handlar om båtar och sjöfart.

I år har han emellertid inte

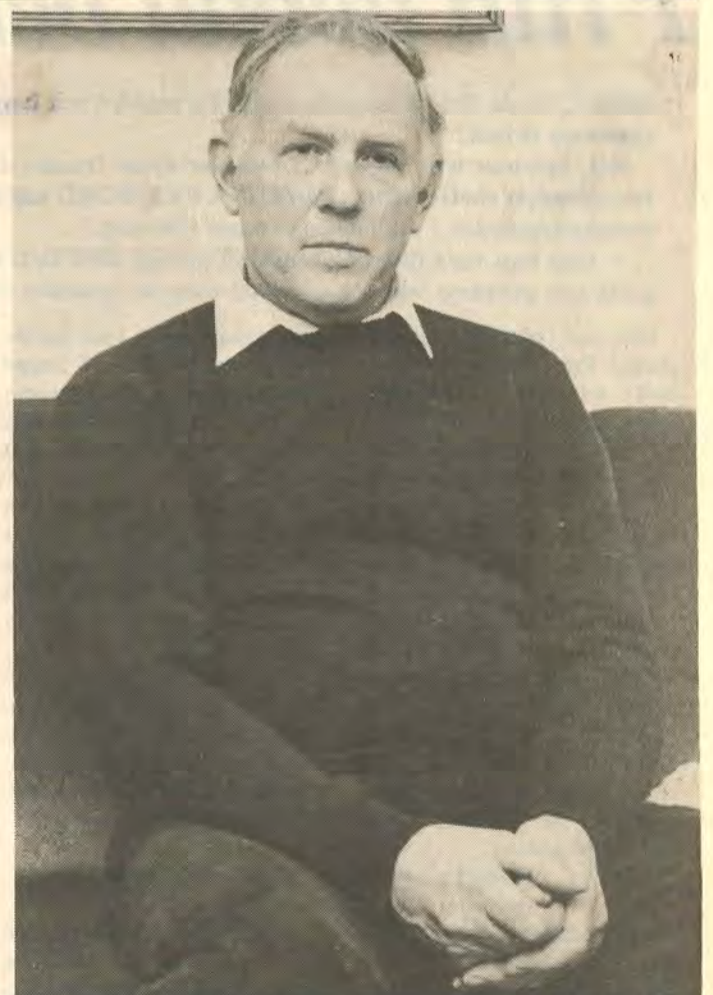
varit varit ute på sjön med sin egen båt. Det här beror på att han hållit på att rusta upp sin mammas barndomshem i Bengtsby på Emsalö i Borgå landskommun. Renoveringen av den 86 år gamla byggnaden har stulit så gott som hela hans fritid den senaste tiden.

— Villan skall bli mitt ålderdomshem, skämtar "Toti" Johansson som för övrigt går i pension den sista november.

I stället för sjöman blev han alltså lärare. I drygt 30 år har "Toti" Johansson ägnat sig åt detta yrke. Han har arbetat vid samma skola — Gammelbacka svenska lågstadieskola — i 27 år.

— Hurudan är dagens ungdom?

— Det är inget fel på ungdomen. Jag har trivts fint tillsammans med flickorna och pojarna. Särskilt kontakten mellan lärare och elever har stärkts under årens lopp vilket givetvis är en positiv utveckling. Positivt är också att föräldrarna igen lägger vikt vid uppfostringen. Det var lite så och så med uppfostringsmetoderna på 1960 och -1970-talet,



Bbl - Leif Wikström

○ "Toti" Johansson tycker också om att snickra på sin fritid. För tillfället rustar han upp sin mammas barndomshem i Bengtsby på Emsalö.

anser han.

Torsten Johansson som är en genuin skärgårdsbo från Borgå landskommun, sysslar

inte med fiske... Däremot cyklar han gärna till och från arbetsplatsen dagligen.

— LW.

Expanddrande BNK:

Vårbal med diplom- och medaljregn



Borgå navigationsklubb kunde fira sin vårbal i förstora de utrymmen.

BORGÅ. Det är för närvarande expansivt på navigatörsfronten i skaldestaden. Knappt hade den finska navigatörsklubben avslutat sin Navigatio, som till ytarealen och utställarnas antal var större än någonsin, så ställer Borgå Navigationsklubb till med sin stora vårbal — natten mellan den sista maj och den första juni får man väl uttrycka sej om man på navigatörsvis skall laborera

med exakta lokaltider — i förstora de utrymmen. Klubbens paviljong ute på Repholmen hade plötsligt blivit 42 kvadratmeter större. Ordet plötsligt är adekvat, för ännu för en månad sedan såg paviljongen ut som vanligt. Det är några trollkarlar som varit framme och de avslöjades även så småningom under vårbalens lopp. En tur var det då trängseln var stor även i de utvidgade ut-

rymmena.

Klubbens stora vårbal är inte bara en dansant supé sedan ett år tillbaka förlagd till underbart vacker holme i Borgå skärgård där den nedgående solen strör sitt guld i en naturskön och romantisk vik. Då delas skepparbrev ut för sådana som har bestått provet i vinterns kursveksamhet och då delas olika pris ut till segerrika

och förtjänta klubbmedlemmar. Innan vi går in på det kapitlet, kan nämnas att argbiggorna, som för kvällen av någon anledning kallade sej bara biggorna, bidrog till feststämningen med fröjdefull sång till eget ackompanjemang. Anne Grankvist skildrade i ett underfundigt kåseri de personligheter som deltagit i paviljongutvidgningen genom att förvandla deras karakteristika till titulatur. Hon fick en stormande applåd. Dansmusikerna och kvällens munviga speaker är också värda allt erkännande.

Men så till det allvarsammare festinslaget, äran och berömmelsen utmärkt av tecken, pokaler, kannor m.m. och diplom. Leif Wikström blev årets skeppare för insatser och forskning i nordiska båttyper och tilldelades Navigations-sällskapets i Finland vandringspris, Ratten. Intressepokalen tillföll paret Helge och Solveig Andersson (inom parentes två av trollkarlarna på Repholmen), Stopet IV för goda insikter i navigering gick till Bengt Sjöström, Puttes kanna gick till ovanantydde speaker Erik Läckström bl.a. för hans insatser i klubbens programkommitté. Och Pias servis tillföll klubbens husmor Tua Malmsten.

Senaste år gästades Repholmen den 6 juli av broderklubben i Ekenäs. Den överräckte därvid ett vandringspris, »Propellern». Den tillföll Calle Lindh för att han varit den som i klubben aktivt hållit i gång kontakterna med ekenässkepparna, men inte minst för hans unika insats som navigationslärare och aldrig svikande intresse att förmedla kunskaper i navigationens intressanta mysterier. Det må antecknas att

han under vårbalen kunde utdela skärgårdsskeppardiplomet till sin 500:e elev. Om man betänker att han ytterligare har utbildat kustskeppare och högsjöskeppare är det inte svårt att tipa att han inom en överskådlig framtid kan utdela den 1000:e skappardiplomet för sin lärarverksamhet.

I detta sammanhang som rör Borgå Navigationsklubbs expansiva liv kan nämnas att en fjärde undervisningsform, ledd av den ofrånnerliga Calle Lindh, har införts: Oceannavigering och tidvattenlära. 11 »oceannavigatörer» kunde utdimitteras med Jari Ahoranta som primus.

Av övriga diplomerade må här endast nämnas primuseleverna, som bland skärgårdsskepparna var Nina Dahlberg (27 fick diplom), Björn Liljeberg bland kustskepparna (9 diplomerade) och Krister Lönnström bland högsjöskepparna (10 st).

Bland andra högtidliga förrättningar må nämnas utdelningen av förtjänsttecken i silver och guld. Borgå Navigationsklubbs förtjänsttecken i silver tilldelades Ulf Högström, Jan Karlsson och Tom Petas, Finlands Navigationsförbunds förtjänsttecken i silver — det 11:e i ordningen — tilldelades klubbens mångåriga sekreterare AHe Granqvist och Finlands Navigationsförbunds förtjänsttecken i guld, aktiv klubbmedlem sedan 1961, verksam inom olika sektorer, för närvarande såsom medlemssekreterare.

Vårbalens primus motor, välkomsttalare, prisutdelare, m.m. var kommodoren själv, Helge Hansson.

Gotti S.



BORGÅ NAVIGATIONSKLUBB

Övning i terrester dagnavigering lördag 7.6 -86. Start kl. 15.00 från gamla färjvägen på Sandholmen, Stor-Pellinge. Banans längd ca: 16 nm. Sjökort No. 16.

TÄVLINGSKOMMITTEN

Dimman satte stopp för BNK:s dagnavigering

BORGÅ. Borgå Navigationsklubbs årliga dagnavigering på lördagen måste inställas på grund av en ogenomtränglig tjocka, som nog hade berett tävlingsdeltagarna alla möjligheter att träna sina navigeringskunskaper, men som dessvärre inte gav tävlingsledningen en chans att köra upp banan.

Ännu tre-tiden på lördagsmorgonen var vädret klart men sen kom dimman österifrån och svepte in allt. Och den höll i sig. Först efter klockan 15 kunde man börja lokalisera sig och eftersom banan hade tagit två timmar att köra upp beslöt tävlingskommittén inhibera det hela. Vilket ju var synd. Alla förbere-

dels hade gått ut på att ordna tävlingen längre österut denna gång då Repholmsvatten börjar bli rätt "sönderkörda".

— Banan körs eventuellt i samband med nattnavigeringen i början av september, trodde tävlingsledaren Stig Öhman.

I varje fall sökte sig de flesta

deltagare in spe till Svartholmen vid Herrskärsfjärden där målplatsen hade varit. I alternativa övningar fick man visa sina färdigheter i att ro, kasta pil med fel hand och hämta bastuvatten. Vinnarna fick gemensamt dela med sig av första priset, vilket de antagligen enbart mätte gott av. Bastu och skepparhistorier avslutade kvällen. — AG.

6.40 (Obs!) från majviken... och stannar för påstigning längs vägen mot ring III till Lahtisvägen. — Borgå Navigationsklubb. Dagnavigeringsövning lördag 7.6. Anmälan kl. 14.30 vid gamla färjvägen på Sandholmen, Stor-Pellinge. Start kl. 15.00. Sjökort No. 16. Bastu och övernattnings vid pos. N 60° 15,15' 25" 58,7". — FC Atlant. Fotbollsmatch i dag.

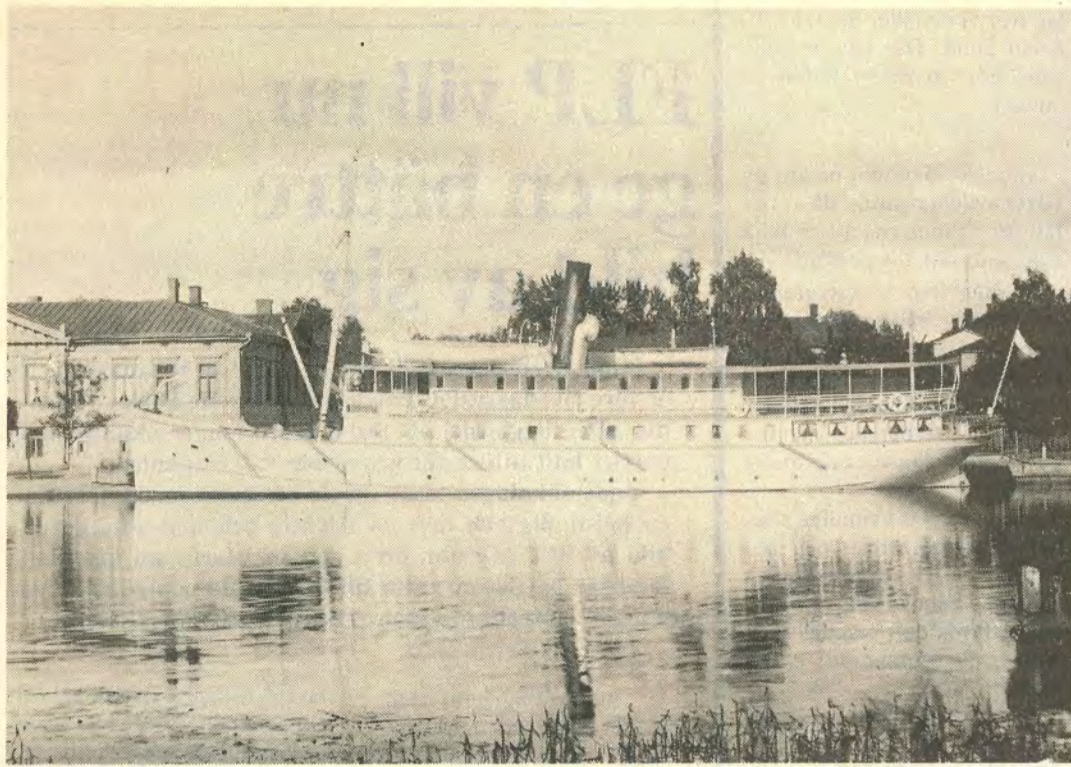
Navigatörer besökte Ekenäs

EKENÄS. Senaste veckoslut besökte Borgå Navigationsklubb Ekenäs, eller närmare bestämt Stuvuholmen där man hade träff med Ekenäs Navigations-sällskap — en tradition som nu går på sitt trettonde år.

Drygt 20 Borgåbor hade samlats vid Stuvuholmens brygga lördag eftermiddag. Ekenäskommodoren Bert Ahlfors och vicekommodoren Frej Falck hade satt ihop en stigfinnartävling med finurliga frågor. Klubbkampen i tre grenar avgjordes till Borgås förmån.

— Resan är varje gång lika intressant men tung, berättar BNK-sekreteraren Anne Granqvist. Med en båt som gör sex knop tar färden drygt tretton timmar i ena riktningen.

Borgåfartyg i diaserie



● Ångfartyget Borgå, byggt 1892, var Borgå Ångfartygs Ab:s första fartyg och gick på linjen Helsingfors-Borgå i över femtio år, från 1892 tills hon överläts till Sovjetunionen i krigskadestånd i maj 1945. Nu har bilder av gamla Borgåbåtar samlats till en diaserie.

● Gamla fartyg med anknytning till Borgå presenteras vid Samfundet Pro Borgoas årsmöte i morgon kväll. Båtexterten Bengt Sjöström på Kråkö har sammanställt en diaserie med 72 bilder, som kommenteras av diplom ekonom

Tom Eklöf.

Serien omfattar både turbåtarna till Helsingfors och de fartyg som skötte lokaltrafiken mellan Borgå och knutpunkterna i skärgården. Fraktfartyg och bogserbåtar passerar också revy.

Diaserien visas nu för första gången och Pro Borgoas möte - som hålls i Köpmansgården, Ågatan 55 klockan 18 - är öppet för alla intresserade. - GW.

kl. 18.00. B. Hjelm och I. Matvejev medverkar. **2.7.86**
- Borgå navigationsklubb. Talko torsdag 3.4. samling vid Sydfinska kraft. Hattula kl. 18.00. Närmare upplysningar ger Helge Andersson tel. 148704.
- Akilles friidrott. Möte torsdag 3.4 kl. 18.30 på Akilleslokalen.

kl. 17.30 via Kråkö, Grännäs (ca 18.00), Gäddrag och Ebbo.
- BNK. Onsdag 16.4. kl. 19.00 på föreningslokalen tävling om stopet. Tag med bilder och dior från gamla tider om du har. **15.4.86**
- Porvoon eläkeläiset ry. Vi samlas på A-huset 17.4. kl. 12.30, folkdans

inns vid vägen.
- Borgå navigationsklubb. "Sågan-talko" söndag 27.4. samling vid Hagaborg i Sannäs kl. 7.45. **25.4.86**
- Söderveckoski marthaförening. Möte hos Gunnel Svärd 28.4 kl. 19.

15.8.86
- Akilles Konditionssektion. Vi cyklar gemensamt Akilles cyklingen om söndag 4 maj med start kl. 9.00 från Akilles lokalen.
- Träskby marthakrets. Möte på stugan den 5 maj kl. 19. Utfärden diskuteras.
- Borgå navigationsklubb. Brygg-talko samt flagghissning på Reholmen lördag 3.5. Samtidigt påbörjas tillbyggnaden av paviljongen. Båt från Hammars kl. 9.00 på lördag. På söndag kl. 9.30 från Kuggen. Närmare Helge Andersson tel. 148 704. Från och med lördag tel. 24 253 till Reholmen.

len lördag 10.5 kl. 9. Krattor med. **2.7.86**
- Borgå navigationsklubb. Byggtalko på Reholmen lördag-söndag 10-11.5. Båt från Kuggen båda dagarna kl. 9.00.
- Borgå sockens 4H-klubb. Klubb

möte söndag 10.5 kl. 9.00
- Borgå navigationsklubb. Byggtalko på Reholmen lördag-söndag 17-18.5. Båt från Kuggen båda dagarna kl. 9.00. **16.5.86**
- Borgå handikappföreningars samarbetsdelegation ordnar gemensamt

måndag 26.5 på Anasplanen kl. 9.00
- Borgå navigationsklubb arrangerar praktiska övningstillfällen i terrester navigation för årets nyblivna skeppare måndag 26.5 och tisdag 27.5. Avgång kl. 20.00 med Wella II från östra åstranden vid skepparkiosken i Borgå. Beräknad återkomst kl.21.00. Några platser finns ännu till måndagens övningstillfälle och anmälan om deltagande kan göras till Kar-Foto, Biskopsgatan 28.
- Borgå elarbetares fackavdelning nr 43. Bastu- och fiskefärd till Isnäs.

spejar.
- Kråkö bf. Ungdomsfest i Sjötorp i dag kl. 19.30. **23.5.86**
- Borgå navigationsklubb. Byggtalko på Reholmen lördag-söndag 24-25.5. Båt från Kuggen båda dagarna kl. 9.
- Akilles friidrott. Stafettträning för

(onsdag) mot EBK på bollplanen kl. 18. Samling kl. 17.15. **27.5.86**
- Borgå navigationsklubb. Anmälingarna till Vårbalen på Reholmen 31.5 kl. 19 tas emot av Kar-Foto senast onsdag. Dimission, supé, program, dans. Fredrika startar från åkajen kl. 18 och återvänder på natten.

Borgå navigationsklubb:

Leif Wikström årets skeppare

3.6.86.

BORGÅ LK. Årets skeppare inom Borgå navigationsklubb är högsjöskeppare LEIF WIKSTRÖM. I samband med klubbens vårbal på Reholmen i lördags belönades han med vandringspriset "Ratten" för sina båtforskningar som främjat den nordiska båtkulturen. Priset har donerats av navigationssällskapet i Finland.

Intressepokalen tillföll högsjöskepparna Helge och Solveig Andersson. Pokalen utdelas för aktivt deltagande i klubbens sammankomster och andra aktiviteter.

"Stopet" erhöll kustskepparen Bengt Sjöström. Han fick priset för goda kunskaper i sjöfart och navigation.

"Puttes kannan" tillföll kustskepparen Erik Läckström. Han har förtjänstfullt medver-

kat i klubbens programverksamhet. "Pias servis" tilldelades Tua Malmsten. Den belönade har skött praktiska arrangemang och handhaft serveringen vid klubbens tillställningar.

"Propellern" fick högsjöskeppare Carl Lindh för att han varit en av de drivande krafterna i samarbetet med Ekenäs navigationsklubb som donerat priset. - AG.



Bbl - Leif Wikström

○ Bengt Sjöström fick Finlands navigationsförbunds förtjänstmärke i guld.

Bengt Sjöström fick förtjänstmärke i guld

BORGÅ LK. Finlands navigationsklubbs förtjänstmärke i guld tilldelades Bengt Sjöström i samband med Borgå navigationsklubbs traditionella vårbal på Reholmen i Borgå skärgård i lördags. Sjöström har varit aktiv medlem i klubben i 25 år och bland annat varit medlem i klubbens tävlingskommitté. Finlands navigationsförbunds förtjänstmärke i silver erhölet kustskepparen Anne Grankvist som fungerat som klubbens sekreterare sedan 1979. Klubbens förtjänsttecken i silver fick

högsjöskepparna Ulf Högstrom och Tom Petas samt skärgårdsskepparen Jan Karlsson. På vårbalen invigdes också klubbens nya utrymme med en golvyta på 55 kvadratmeter. Tack vare en fin talkoanda lyckades man bygga tillbyggnaden rekordsnabbt. Den tredje maj skeppades virket ut till Reholmen och tre veckor senare stod bygget färdigt. I runt tal räknat tjugo medlemmar deltog i talkoarbetet som utfördes under veckosluten. - AG/MC.

Nya skeppare

I Finlands Navigationsförbunds skepparexamen den 25 april har följande personer godkänts: **28.5.86**

Högsjöskeppare: Krister Lönnström, Ulla Blomqvist, Börje Fagerstedt, Inga-Lill Fagerstedt, Nils Grönroos, Kristina Keravuori, Hilding Mattsson, Jan-Erik Nyqvist, Per-Erik Westerlund och Tom Virta.

Kustskeppare: Björn Liljeborg, Ralf Bergström, Nina Dahlberg, Peter Danielsson, Petri Ekholm, Patrik Grönroos, Sven Karlsson, Anne Kleemola, Tage Löfman och Leif Möller.

I examen i oceannavigering och tidvattenlära har följande personer godkänts:

Jari Ahoranta, Nils Byman, Jean Granström, Ulf Högstrom, Åke Hällsten, Edvard Idman, Tom Johansson, Kristina Keravuori, Krister Rask, Bo Sederqvist och Einar Seger.

De första i varje klass var primus på sin kurs.



Borgå Navigationsklubb firar

VÅRBAL

lördag 31.5 kl. 19 på Reholmen.

Dimission av nya skeppare. Utdelning av vandringspriser och förtjänsttecken. Arbiggorna uppträder. Lotteri. Fredrika avgår från kajen kl. 18. Anmäl senast 28.5 till Kar-Foto



Borgå Navigationsklubb ställer till JULFEST

fredag 6.12. kl. 19.00 på Veckjärvi föreningslokal. Namnlös julklapp med. Lotteri. Anmälan till Kar-Foto 140001 senast 2.12.

Meri Ek.
— Borgå navigationsklubb. glöm ej julfesten fredag 6.12 på Veckjärvi föreningslokal kl. 18. Obs. tiden! Sista anmälan i dag. Namnlös julklapp med.

Båten i vårens tid

21.3.1986



Erkki Lönnqvist delar ut recept och information till klubbmedlemmarna. I bakgrunden syns kommodoren Helge Hansson och sekreteraren Anne Granqvist.

Navigationssklubb i Borgå på alerten

BORGÅ. Två stora projekt och en mängd små står på Borgå Navigationsklubbs verksamhetsplan för i år. Det ena stora innebär en utbyggnad av klubbhuset på Reholmen. Mer än tusen besökare skrev sina namn i gästboken där senaste sommar. Stället är med andra ord populärt och har även utnyttjats av sammanlutningar, som velat förlägga sina sommarsamlingar till skärgårdsmiljö. Både köks- och andra utrymmen kommer nu att väsentligt förstöras. Resurserna trappas upp och även lite större sommarsamlingar kommer att kunna förläggas till Reholmen. Det andra stora ligger mest på ett hedrande, psykologiskt plan — ett hedersuppdrag. Klubben har nämligen av navigationsförbundet avförtrodd uppdraget att på båtutställningen i Helsingfors år 1987 profilera förbundet och dess lokalavdelningar — främst denna gång Borgå Navigationsklubb — på ett tilltalande sätt för en stor publik. I ord och bild. Då praxis varit att varje fågel sjungit efter sin näbb skulle det nu gälla för BNK att komponera en egen melodi.

och att det kommer att bli lite extra festligt i samband med det skepparrevet. Lägg så här till drygt två hundra kustskepparrev plus mer än ett hundra högsjöskepparrev och du närmar dej det vackra talet 1000. Det är en imponerande breddbas och hög pyramid av sjövet och navigationskunnande dessa »körkort till sjöss» kommer att bilda inom överskådlig framtid.

— Här kan ännu nämnas att det av årsmötet antagna budgetförslaget för 1986 balanserar på 61.150 mk. I klartext innebär det att utbyggnaden av paviljongen på Reholmen är planerad att till största delen göras som »talko» av klubbmedlemmarna — såsom kulturell värnplikt.

ISLAND — FÄRÖARNA — GRÖNLAND

Leif Wikström, en klubbmedlem som i särskilt hög grad har intresserat sej för nordliga, havsomflutna minoriteter och deras marina arbets- och färdemedel, hade kallats att stå för årsmötetsföredraget. Han illustrerade sin framställning med diarerier, som han tagit under resot till Island, Färöarna och Grönland. Dessa folkgruppers båtar stod självfallet i centrum för klubbmedlemmarnas — liksom föredragshållarens — intresse och det var ett rikt sortiment som passerade revy. Men också människor och en karg natur fick vara rum. Island visade sej vara, namnet till trots, snarare ett eldsland av vulkanisk natur och med ett otal heta källor än ett island. Färöarnas bistert storslagna av forntida vulkanutbrott skapade natur redovisades med god dokumentation. Bilden av Grönland blev däremot mera en bild av ett island. Den grönländska befolkningen har haft svårt att klara den kulturchock som det senaste halvsekl medfört: alkoholproblem är enorma.

— För kommodoren Helge Hansson återstod så bara att tacka klubbmedlemmarna i allmänhet och föredragshållaren i synnerhet för ett konstruktivt årsmöte och klubbens och årsmötets sekreterare Anne Granqvist kunde lägga ännu ett protokoll till handlingarna.

Gotti Sirén

BORGÅ. När det våras ibland bergen brukar det släkte som kallas båtägare få känslor. Huruvida det beror på det naturfenomen, som bland navigatörer brukar kallas vårdagjämningpunkten annalkande, eller huruvida det bara beror på värme, takdropp eller flyttfågelnas återkomst, må här lämnas osagt. Men femömmen yttrar sej i att dessa båtägare börjar slå allt snävare lovar kring sina båtar och till och med lyfta på presenningen. När det gäller Borgå yttrar sej sjukan även i sådana former som förberedelser för Navigatio, men det är en något senare historia.

— Styrelsen för Borgå Navigationsklubb hade vid sitt senaste möte tänkt på sådana båtägare, som av någon anledning blir betänksamma då de lyfter på presenningen. Sådant händer. En kvinnlig ledamot formulerade problemet på kvinnligt vis: båten behöver kanske en make up!

Där var temat givet för klubbens månadsmöte i mars. Och därmed låg det också nära till hands att som månadens gästföreläsare kalla Erkki Lönnqvist, båtbyggnadsläro på Kuggom-skolans Skärgårdslinje. Vad han inte vet om båtar är inte värt att veta, konstaterades det i samband med att han hälsades välkommen, med tillägget: och de frågor om båtbygge och båtvard som han inte kan besvara klarar knappast heller någon annan av.

ÖVERRASKNINGAR

De överraskningar som möter båtägaren efter vinterförvaringen är inte alltid och enbart positiva. Vad gör man om man märker att det har gått böldpest i ens plastskrov, att båten läcker, att det kommit obehagliga rostränder eller andra färgförskjutningar.

Visst finns det bot för sot för nästan allt men hur, när och med vilka hjälpmedel make-uppen skall göras är en något kvistigare fråga.

Erkki Lönnqvists första goda råd: börja vår-make-uppen redan på hösten! Tro inte att vattnet inte skulle tränga in i materialet på en plastbåt. Dels finns där syror och salter i detta vatten. Och så kommer kölden med

sin sprängverkan! Båten skall rengöras ordentligt på hösten och alla misstänkliga blåsor under vilka fukt eller vatten kan dölja sej skall avlägsnas. Båtens yta skall förberedas så att den i princip är fix och färdigt att behandlas på våren. I princip, ja, men dessvärre är vår luft bemängd med damm, sotpartiklar, oljesmuts och andra avlagringar som växt under vintermånaderna, varför den förståndiga båtägaren ytterligare rengör ytan före vårmakeuppen inledd.

Men många faror lurar på vår båtägare. En av dem är reklamen. Alla färger är bra i rätt sammanhang, men båtarna tillhör tydligen det konservativa partiet. Det har visat sej vara mycket oförnuftigt att varje år experimentera med nya fabriker även om dessa påstår sej vara bäst och billigast. Det där med båt-färgstyp är så viktigt, sade föreläsaren, att även om båten byter ägare skall färgtraditionen inte bytas. Den som köper en begagnad båt bör ta reda på vilka grund-, täck- och giftfärger som använts, för att inte tala om helt olika färgtyper: mjuka färger och hårda färger. Att växla mellan dessa är dumt. Dessutom dikterar det material av vilket båten är

byggd i stor utsträckning valet av färgtyp. Sån't läder ska så'n smörja ha, säger ordspråket och den båtägare som inte inser innebörden av detta kommer varje vår att få ägna mycket tid åt den väriliga makeuppen. Men är behandlingen rätt från grunden — det må sedan gälla trä- eller plastbåtar — kan den årliga skönhetsvården avverkas ganska snabbt.

Att fuska lönar sej inte. Det är mycket bättre att måla tunt flere gånger än att smeta tjockt på för att täcka över eventuella skönhetsfläckar.

Föredraget åtföljdes av en frågestund under vilken deltagarna i månadsmötet redovisade praktiska problem och fick anvisningar om hur de lämpligen kunde bemästras. I många fall påvisades också orsaken till att problemen uppstått.

— Det var med andra ord en välbehövlig järnranson av värilg båt-vårdskunskap deltagarna fick innan de går att förverkliga ett annat, för klubben viktigt och stort projekt, utbyggnaden av paviljongen på Reholmen. Utbyggnaden skall stå klar till den stora vårbalen i månadskiftet maj—juni.

Gotti S.

Örnshamn intresserar fem föreningar

BORGÅ LK. Konstföreningen i Borgå, Borgå Invalider, Porvoon Kipparit, Borgå Navigationsklubb samt Guarana Motorklubb är de föreningar som anmält intresse för trävillan Örnshamn i Hammars. Nu ska kommittén som funderar på villans framtid diskutera med föreningarna om praktiska arrangemang och ta del av deras önskemål beträffande villan. — RF.



Borgå Navigationsklubb

MASKERAD

på Veckjärvi lokal lördag 1.3.-86 kl. 19. Anmälan senast 26.2. till Kar-Foto. Tel. 140 001

LOTTERI!



Borgå Navigationsklubb

Årsmöte

fredag 7.2.86 kl. 19.30 på Seurahovi. Stadgeenliga ärenden, val av valkommitté. Leif Wikström berättar om en nordisk båtresa.

Styrelsen

Jungfrutur på prov

Efter två veckors intensiv vårputsning i Sondby lade ms J. L. Runeberg på lördagen ut från Helsingfors på jungfruturen under den nya ägarens skorstensmärke. Ännu återstår en veckas hårt jobb till den riktiga trafikstarten den 1 juni, men om släktingar och vänner ställer upp lika flitigt som tidigare bör J. L. Runeberg kunna se rätt prydlig ut då.

Redarna Ingmar Gustafsson och Ted Lönnroos från Borgå är helt medvetna om att de håller på med ett restaureringsjobb av stort format.

Att sätta J. L. Runeberg i perfekt skick är som att restaurera Olofsborg eller Sveaborg – ett jobb som måste göras men både tar tid och kostar möda och pengar. Borgåredarna är på god väg, men publiken bör kanske räkna med att visa lite överseende i början.

Exteriören är snygg med vitt skrov och röd botten, och caféet liksom gröna salongen är redan nu fina.

De tidigare ägarna har emellertid låtit övre däck förfalla svårt, och det är ett gigantiskt jobb att täta däck och måla snyggt igen.

Men det verkar som om både Ingmar Gustafsson och Ted Lindroos skulle ha gett sig tusan på att åter-



Foto: Max Paetau

Med inbjudna provgäster ombord lade J. L. Runeberg på lördagen till vid åkajen i Borgå. Om en vecka börja sommarens trafik.

ställa J. L. Runeberg i prima skick igen. Med den inställningen bör de ha alla chanser att lyckas om inte en dålig sommar förstör säsongen.

För J. L. Runebergs rutt till Borgå är mycket väderkänslig: på en liten båt kan också en resa på bara 3 timmar 15 minuter bli lång

om det hållregnar och blåser kallt från Finska viken.

På jungfruturen var väderet grått men stämningen hög med dragspelsmusik ombord och mötande orkester på kajen i Borgå.

På vägen serverades Runebergstärter och besättningen – med ett enda undantag alla noviser –

fick handgripligen känna på hur det är att hantera en gammal skärgårdsbåt.

Vid Hästnässund struntade arméns brovakt som vanligt i att öppna i tid, och J. L. Runeberg fick göra en extra sväng: något som en blåsig sommar dag med rusning vid sundet säkert inte låter sig göra lika lätt.

Styregenskaperna vid låg fart på grunt vatten kan också ta tid att lära sig. Nu blev det några laddade sekunder när vassa sprängstensblock vid Haiko brygga kom hotande nära stävplåtarna.

Full back med alla dieselmotorkrafterna räddade i sista stund situationen med någon millimeter till godo.

I övrigt höll tidtabellen väl, och sofforna i aktra däckssalongen, tidigare kallad röksalong och numera omdöpt till gröna salongen, var en njutning att se. De har klätts om av Gun-Maj Lehto och Kerstin Lindroos, två av de många frivilliga krafter som sätter en ära i att göra J. L. Runeberg fin igen.

Den återstående arbetsveckan före säsongstarten 1 juni ligger J. L. Runeberg i Borgå för de avslutande arbetena. Sedan börjar ruttrafiken med fyra avgångar i veckan på linjen Helsingfors – Haiko gård – Borgå.

Man kan gärna instämma i redarnas förhoppning att gamla J. L. Runeberg skall kunna hållas vid liv. Den förhoppningen delades på lördagen också av kommundirektör Berndt Långvik i Borgå lk, som nu för första gången satte sin fot ombord. **Thure Malmberg**

J.L. Runeberg hemma igen!

○ Vi var några entusiaster som i god tid posterade oss på gångbron i lördagens duggregn. Visst var det litet evenemang i sej när m/s J.L. Runeberg för första gången skulle anlöpa hemhamnen Borgå i ny regi inför reguljärtrafiken,

som inleds den 1 juni.

På stranden stod Tolkis musikkår, som efter tjugo minuters väntan klämde i med lätta låtar när fartyget äntligen tuffade fram i kröken vid Leviniska gården. En liten tapper båt, som sakta växte när den

stävade in mot hamnen, där något hundratal nyfikna samlats.

Samtidigt blev perspektivet från gångbron sjöhistoriskt betonat. Till höger kunde man se Navigatios stolthet, galeasen Svanhild, och till vänster fanns

utflyktsbåten Natalias mindre smäckra proportioner till beskådande. Och mitt i allt detta J.L. Runebergs hemtrevligt knubbiga profil med anor från 1912.

Skepparen-redaren Ingmar Gustafsson och maskinchefen Ted Lönnroos såg till att anlöpet blev mjukt, till de inbjudna premiärgästernas förnöjelse. Uppe på bryggan sågs kommundirektör Bernt Långvik, men den här gången var det fråga om en skuta som – åtminstone tillsvidare – sköts utan kommunal inblandning.

För övrigt har både staden och landskommunen all orsak att ägna en vänlig tanke åt Rederi Ab J.L. Runeberg, som gjorde en verklig kulturräddning genom vårens räddningsaktion.

J.L. Runeberg hör avgjort hemma i Borgå å, som småningom tycks utvecklas till ett sommarcentrum med folkliv av ett nästan kontinentalt snitt längs stränderna.

I snålåsten ryser jag inför tanken på hur denna spirande idyll kan spolieras av teknokraternas Alexandersbro.

GUSTAF WIDÉN



Bbl - Gustaf Widén

○ Ingmar Gustafsson är kombinerad skeppare och redare för J.L. Runeberg, som småningom ska putsas upp från köl till kommandobrygga.

Biskajanlahden myrskyissä porvooolaisille merikaste

23.5.86

Porvoolaiset Helge Henriksson ja Guy Granqvist saivat merikasteensa Biskajan myrskyissä. He olivat saattamassa suomalaista yksipurjehtijaa Harry Harkimoa Portsmouthista Lissaboniin. Viisipäiväiseksi suunniteltu matka kesti kahdeksan vuorokautta eikä Harkimon purjehdusasuksi suositettamia uimahousuja tarvittu matkan aikana kertaakaan.

Hurjinta meno oli Espoanjan rannikon tuntumassa, jossa Pyreneitten niemimaan mannerjalusta nosti aallokon 15-25-metriksi. Aaltohan tarvitsee viisi kertaa korkeutensa verran vettä, jotta se vyöryisi tasaisesti. Jos vettä on vähemmän, liike-energia ja massa työntävät aaltoa joka tapauksessa matalikolle ja kasvattavat veden mataloitumisen suhteessa sen korkeutta.

Veneen tuulimittari oli mennyt rikki, kun se näytti 50 solmua eli noin 25 metriä sekunnissa. Tällä saattoi olla jopa rauhoittava merkitys, sillä tämän jälkeen tuulen voima vielä kasvoi.

Meritautia ei hurjasta menosta huolimatta kukaan sairastanut, vaikka vaatteetkin oli vaihdettava hyvin lattialla istuen. Muualla ei pysynyt paikoillaan kiinni pitämättä. Apuna sairauden estoon oli ilmeisesti laastarilla korvan taakse kiinnitetty pieni lääkekapseli.

Harry Harkimo aloittaa pitkän kilpailunsa maapallon ympäri elokuussa. Hän vierailee Porvoossa viikonvaihteen aikana ja lähtee maanantaina kohti Portsmouthia veneelleen.



Guy Granqvist on harrastanut veneilyä pienen ikänsä. Ensimmäisen tuntuman suuriin vesiin hän sai Pohjanmerellä ja Biskajalla.

Finlands hamnar samlade i båtguide

BORGÅ. Det har redan i flera års tid existerat ett stort behov av en heltäckande och informativ uppställning över båthamnar och deras servicenivå i Finland. I år har behovet äntligen tillfredsställts då Lehtitieto Oy ger ut

– Den viktigaste uppgiften är att sammanställa uppgifterna om de viktigaste gästhamnarna och deras service samt om kommunernas turistservice inom samma pärmar, säger Jukka Väyrynen i inledningen av boken. Därutöver har det ansetts viktigt att ta med en mängd andra uppgifter om småbåtstrafik och förteckningar av olika slag.

Det finns också en artikel-

del i boken. Där behandlas skyddsområden, arméns skarpskjutningar, Håll skärgården ren-kampanjen samt trafikeringen på Saima kanal.

Uppgifterna i förteckningarna har samlats från kommunerna och av segelsällskapen. Huvudredaktör Väyrynen påpekar att servicen inom båtsektorn utvecklas hela tiden och att det därför finns ett

första upplagan av den så kallade Maretti, med JUKKA VÄYRYNEN som huvudredaktör.

Det är fråga om ett uppslagsverk där våra sjötrakter noggrant går igenom.

behov av att igen nästa år ge ut en upplaga med ny och korrigerad information.

En snabb genombläddring gav vid handen att några smärre missöden nog skett. Det allvarigaste felet är att symbolerna för dusch och skjutbana är exakt likadana. Detta leder till att en turist som kommer till exempel till Borgå å kan vänta sig att hitta en skjutbana vid ån. Ätminstone väntar han

sig inte att han ska stöta på en minigolf-bana eftersom den inte alls blivit inprickad i boken.

Trots detta kommer Maretti 86 säkerligen att bli ytterst viktig för personer som tillbringar en stor del av sin fritid till sjöss. Uppställningarna är korta och koncisa. Boken i pocketformat fås i ett vattensäkert fodral och kostar 67 mark. – HG.

Tungt jobb – ingen demokrati



□ I dag vore de här tre herrarna välsedda gäster i kaptenssalongen på "Herzogin Cecilie". Men när de seglade med henne som matroser och jungmän i början av 30-talet kom de bara in i salongen någon enstaka gång, ditkallade av kaptenen för att stå till svars för en eller annan förseelse. Fr.v. sjökaptens Viking Öfverström, sjökaptens Thomas Melin och styrman Herbert Henriksson.

Text: Ann-Gerd Steinby
Foto: Gösta Berglund

27. 4. 86

MARIEHAMN (Hbl) – Hit blev man inkallad om man gjort något galet. Annars fick man inte sätta sin fot här, säger sjökaptens Viking Öfverström och ser sig om i "Herzogin Cecilies" eleganta salong, sådan den ter sig i dag, återuppbyggd i Ålands sjöfartsmuseum i Mariehamn.

Det var annorlunda då när det begav sig, i början av 30-talet. När unge Viking Öfverström, 15-årig yngling från Eckerö, gick till sjöss som jungman på berömda "Hertiginnan".

En gråkulan apilmorgon mer än ett halvsekel senare sitter vi runt bordet i "Hertiginnans" kaptenssalong och pratar om gamla tider. Det är Viking Öfverström, som seglade med "Hertiginnan" i två år, 1932–34. Det är sjökaptens Thomas Melin, som gick till sjöss redan 1929 och var nästan "garvad" när han 1931 mönstrade på "Hertiginnan". Och det är styrman Herbert Henriksson, som en gång ramlade ner från "Hertiginnans" rigg och ef-

terat inte mindes ett dugg av alltsammans. Han skadades lyckligtvis inte heller.

□ Arbetsdryg snabbseglare

Må vara att "Herzogin Cecilie" var sin berömda redare Gustaf Eriksons flaggskepp, stolthet och ögonsten. Må vara att hon blev den kanske mest omtalade snabbseglaren på vetraden mellan England och Australien. Hos sin besättning var hon inte odelat populär.

– Visst var hon vacker och snabb. Men hon saknade brassvinschar och fallvinschar, allt måste dras för hand. Hon var tungarbetad, minns de tre i kaptenssalong.

"Herzogin Cecilie" förde närmare 4 000 kvadratmeter segelyta på sina fyra ståtliga master – stormasten hade en höjd på 52,5 meter från stordäck till masttopp och storrån var 29 meter lång! Själva fartyget mätte 102 meter och hon sköttes av en besättning på bara 29 man!

□ Unga grabbar

Besättningens medelålder var

låg, den var kring 20 år. De enda litet äldre återfanns bland befälet och inte heller där var knappast någon mer än ett par och trettio.

Befälhavare ombord sedan 1927 var sjökaptens Sven Eriksson från Lemland. Han vara bara 27 år gammal när han tillträdde. Det var också han som förde befälet den ödesdigra natten mellan den 24 och 25 april 1936 då "Hertiginnan" gick på grund utanför Devon.

Omdömet de tre som seglade sammanlagt fem år under Eriksson i början av 30-talet ger är samstämmigt: – Han var bra men hård. Och han var väldigt stor på sig.

□ Lärde sig svenska

Besättningen var en brokig samling, hopplockad av många nationaliteter. Det var både tyskar, balter, ester, danskar, engelsmän, svenskar, finnar. Man anar en väldig språkförbistring. Vad talade man för språk ombord egentligen?

Alla tre ser förvånade ut. – Svenska förstås, utbrister Melin.

– Du kan inte tro hur snabbt alla lärde sig svenska, försäkrar Öfverström.

Förhållandena var primitiva. För besättningen fanns två skansar, en styrbords och en babords, med plats för tolv man var. Dessutom fanns det en fyra mans hytt.

– Det fanns ingen kamin i vår skans så det kunde bli ganska kallt, minns Henriksson.

Och Melin kommer ihåg hur man en gång räknade 81 isberg på tre dygn i närheten av Kap Horn. Isbergen var en verklig fara för de stora seglarna och många mystiska och oförklarliga försvinnanden tillskrivs kollisioner med isberg.

Apropå Kap Horn har Thomas Melin rundat Hornet inte mindre än fyra gånger med segelfartyg. Viking Öfverström och Herbert Henriksson två.

□ Trångt och primitivt

Ingen av dem minns att de skulle ha störts av att det var så primitivt ombord. I skansen var det kallt och trångt, möblerat

med kojor i två våningar längs väggarna och ett stort matbord mitt på golvet.

– I hamn kunde det bli trängsel ibland. Men till sjöss var ju alltid halva besättningen ute, säger Melin.

Alla tre talar om det fina kamratskapet, det som gjorde att man stod ut med det mesta.

– Kamratskapet var det bästa tänkbara, säger Öfverström

Det var dåligt med sötvatten ombord. Det måste alltid sparas på vatten. Med hygien blev det litet si och så.

– När vi passerade ekvatorn brukade det regna mycket och då blev det rena marknaden på däck. Alla sprang omkring nakna och passade på att få sig ett ordentligt bad, skrattar Henriksson.

□ Begrepp att inte vara rädda

– Vi brukade tvätta fartyget till och med på utsidan. Och inte användes det ju livlinor på den tiden, säger Öfverström.

Inga som helst säkerhetsanordningar fanns. Ynglingarna klättrade helt oskyddade i ringen, ofta under verkligt riskabla förhållanden som förmodligen skulle ge dagens arbetarskydd minst sagt skrämshicka. Ändå var olyckor sällsynta.

– Vi ålänningar kunde ju träna genom att klättra i riggarna på segelfartygen när de låg upplagda i Mariehamns Västerhamn över vintern, påpekar Öfverström.

Ingen av de tre kan minnas att de var rädda för att klättra i riggen. De gör det utan vidare i dag också. Men balansera på masttoppen, som de mest våghalsiga gjorde, det skulle de inte våga sig på.

– Vi förstod oss väl helt enkelt inte på att var rädda, funderrar Öfverström.

□ Ricinolja botade

Hur var det med hälsan då? Om man blev sjuk? Vad gjorde man då?

Skolskepp när hon byggdes

"Herzogin Cecilie" var en fyrmastad stålark. Hon byggdes ursprungligen som skolskepp för Norddeutscher Lloyd i Bremen på Rickmers varv i Bremerhaven. Hon sjösattes den 22 april 1902.

"Herzogin Cecilie" döpt efter hertiginnan Cecilie av Mecklenburg – var på 3 342 bruttoregister-ton. Hon var 102 m lång, 14 m bred och förde en segelyta på närmare 4 000 kvadratmeter. Som skolskepp tog hon 80 kadetter och med besättningen till hade hon 120 man ombord.

Med så mycket folk var det lätt att ge henne ryktet som världens pryldigaste seglare, ett rykte som också senare tiders befälhavare försökte upprätthålla med bara högst 30 man till sitt förfogande!

Under första världskriget lades "Hertiginnan" upp i Chile och överlämnades efter freden till Frankrike som krigsskadestånd. I oktober 1920 anträdde hon sin sista resa under tysk flagg från Chile till Ostende i Belgien, där hon lades upp igen. Och där låg hon när åländske redaren Gustaf Erikson köpte henne 1921 för 4 250 pund.

Under Eriksons flagg seglade hon först under den legendariske sjökaptens Ruben de Cloux från Föglö och sedan, till strandningen i Engelska kanalen den 25 april 1936, under sjökaptens Sven Eriksson från Lemland. (A-GS)



Deutsches Schifffahrtsmuseum

– Aldrig var man sjuk, säger Henriksson eftertänksamt.

– Det berodde nog på ricinoljan, föreslår Melin med glimten i ögat.

Ricinolja???

– Ricinolja och genever var de effektivaste medicinerna ombord. Blotta tanken på dem gjorde yem som helst frisk, förklarar Öfverström.

Värsta jobben?

– Diska och göra rent åt grisarna, kommer svaret prompt.

diskandet var jungmännens syssla, så det kom man inte undan. Grisarna överlät man däremot med varm hand till prentissarna, det vill säga ynglingar som åkte med som lärlingar och betalade för sig.

Det var sällsynt med kvinnor ombord på segelfartyget. Men Thomas Melin hade faktiskt sin mamma med på "Hertiginnan". Maria Melin hette hon och hon var passopp på passagerarsidan.

– Så inte sågs vi fast vi arbetade på samma fartyg, säger Melin.

– Man förde alltså med sig grisar för att få färskmat. Man hade höns ombord också, för att kunna servera ägg på kaptensbordet.

– När vi hörde en höna kackla hände det att vi hann

först och lyckades lägga beslag på ett ägg för egen räkning, avslöjar Melin.

– För hönsens trivsel medfördes två högljutt kacklande tuppar. De uppträdde så störande att de småningom diskret försvann, i okända öden.

Ingen av de tre i kaptenssalongen var med när "Hertiginnan" förläste.

Bara en av de ålänningar som ingick i den sista besättningen lever fortfarande, bosatt i New York.



BORGÅ NAVIGATIONS- KLUBB

Övning i nattnavigering lördag 6.9.-86.

Anm. på Reppholmen kl. 21.00. Banans längd ca. 14. nm. Sjökort No. 17.

Välkommen

Tävlingskommitten.

i sikte

- Kardrag-Tirmo marthaförening. Möte hos Eitel Andersson. Kardrag tisdag 9.9 kl. 17. Lasse startar kl. 16.30.

- Borgå navigationsklubb. Nattnavigering i morgon lördag. Anmälan kl. 21.00 på Reppholmen. Banans längd ca 14 nm. Sjökort No. 17.

torsdag kl. 10.00 på besiktningsskottorets gård.

- Borgå navigationsklubb. Knytka-las på Reppholmen lördag 2.8 kl. 18. Lekfulla tävlingar samt dans till musik av Reppholmsbandet.

- SaFa. Fotbollsträning i dag kl. 19.30 på Änäs. Obs. Fotbollsläger i Virvik lördag 2.8 kl. 14.30. Alla

ta vecka.

- Borgå navigationsklubb. Vedtal-ko på Reppholmen 13.9 kl. 12.00.

- Smile E-76. Träning i dag på Kvarnbackens skola kl. 18.

- Norra Sibbo uf. Minigolfmäster-skap på minigolfbanan i Nickby söndag 14.9 kl. 15.00.

Sa-Fa. Fotbollsträning i dag kl. 19 på Änäsplanen.

- Borgå navigationsklubb. Säsong-avslutning på Reppholmen lördag 20.9 kl. 19.00. Båt från Kuggen kl. 18.00. Anmälningar till Kar-Foto senast 18.9. Bryggtalko och flagg-halning söndag 21.9 kl. 12.00.

Erkki Häggman bästa navigatör inom Borgå NK

^{25.9.86}
BORGÅ LK. Bryggorna togs upp, flaggan halades och paviljongen stängdes för vintern då Borgå Navigationsklubb avslutade säsongen senaste veckoslut på Reppholmen. Under kvällens lopp röstade man om den av PUTTE LINDQUIST donerade "Kommodorens pokal" som gäller gott kamratskap. Den tillföll ANN-MARI ANDERSSON. "Helges pokal" till bästa navigatör i sommarens tävlingar gick för tredje gången till ERKKI HÄGGMAN.

På klubbens program följer närmast en utfärd till skärgårdsmuseet i Rönnsås kommande söndag. En klubafton ordnas den 15 oktober där vandringspriset "Propellern" för längsta båtfärden under sommaren delas ut. Vid detta tillfälle kommer också Calle Lindh att berätta om hur kompassen kan kompenseras, ett föredrag som blev mycket uppskattat av helsingforsnavigatörerna senaste vinter. Året avslutas med julfest i början av december och efter det ställs siktet in på båtmässan i februari (där klubben deltar med en egen avdelning). Motorbåtsförbundet, Navigationsförbundet och Seglarförbundet ordnar under hösten en kartnavigeringstävling för sina medlemmar. Uttagningstävlingen hålls på klubaftonen den 19 november. De tjugo bästa i landet kallas sedan till en tävling om det finländska mästerskapet i februari. Klubben hoppas på livligt deltagande. - AG.

- Borgå navigationsklubb. Onsdag 15.10 kl. 19 klubafton på föreningslokalen. Propellern utdelas. Calle Lindh berättar om hur kompassen kan kompenseras. Välkommen.

- AOK. Länk varje torsdag kl. 17.30 på bollplanen. Alla med.

- Borgå navigationsklubb ordnar uttagningstävling i kartnavigering onsdag 19.11 kl. 19.00 på medborgarinstitutet, Skepparegatan 9. De bästa har möjlighet att delta i mästerskapstävlingen, som ordnas i Helsingfors i februari. Tilläggsuppgifter och anmälningar före 12.11 tel. 155535 eller 149776.

- Toldboys. Träningar och bastu i



Borgå Navigations- klubb

JULFEST

på Veckjärvi föreningslokal lördag 6.12 kl. 18.

Julmat, lotteri, tävlingar, dans. Namnlös julklapp med. Anmäl senast 3.12 till Kar-Foto.

i sikte

- Emsalö marthaförening. Möte onsdag 12.11 kl. 12.00 hos Ethel Myyrä på Jiriko.

- Röda Korsets svenska fhj-grupp. Övning måndag 10.11 kl. 18.30. Ägatan 25.

- Sannäs marthaförening. Möte onsdag 12.11 kl. 19.00 hos Margit.

- Borgå navigationsklubb. Skeppare ohøj! Kom ihåg kartnavigeringstävlingen 19.11 kl. 19.00. Tilläggsuppgifter och anmälningar före onsdag 12.11 tel. 155535 eller 149776.

- Isnäs-Fasarby marthaförening. Möte tisdag 11.11 kl. 18.30 (obs.

"Böljan" bäst på böljan i BNK:s nattnavigering

^{9.9.86}
BORGÅ LK. "Böljan" var bäst på böljan i den nattnavigeringstävling som ordnades av Borgå navigationsklubb i Borgå skärgård natten till söndagen.

"Böljans" besättning BENGT MICKELSSON och HELGE ANDERSSON från Borgå navigationsklubb noterade endast tre felpoäng.

Andra plats belades av klubbkamraterna LEIF och ERKKI HÄGGMAN i båten "Johanna". Paret ådrog sig 13 felpoäng.

På tredje plats placerade sig Porvoon Kipparits "Amanda" med KAI PIKKARAINEN och ERKKI RISKI. De hade 18 felpoäng.

Borgå navigationsklubb segrade överlägset i klubbkampen. BNK hade 44 felpoäng mot 107 felpoäng för Porvoon Kipparit. De tre bästa från vardera klubben räknades med i klubbkampen.

Banan som bestod av två slingor mätte 14 sjömil. Slingorna var på Orrbyfjärden och Svartbäcksfjärden.

Vädret gynnade deltagarna med svag vind och stjärnklar himmel.

Sammanlagt 13 båttag ställde upp i tävlingen. Fyra båttag var från Porvoon Kipparit.

En positionsbestämningsuppgift på den västra rundan visade sig vara svår. Sex båttag missade nämligen den rätta bojen.

Resultat: 1. Böljan (Bengt Mickelsson och Helge Andersson), BNK, 3 felpoäng, 2. Johanna (Leif och Erkki Häggman), BNK, 13, 3. Amanda (Kai Pikkarainen och Erkki Riski), Kipparit, 18, 4. Solitude (Björn Ehrstedt och Nils Byman), BNK, 28, 5. Josefina (Tapani Nuolioja och Pertti Nuolioja), Kipparit, 32, 6. Leona (Bertel Westerlund och Björn Liljeberg), BNK, 38, 7. Linda (Boris Ek och Kenneth Ek), BNK, 52, 8. Teije (Aarne Launos och Veikko Vähäsarja), Kipparit, 57, 9. Josefina (Into Salonen och Keijo Helin), Kipparit, 66, 10. Pernilla (Leif Lönnqvist och Pertti Tukiainen), BNK, 80.-SÖ/LW.

- Borgå Navigationsklubb. Utfärd till skärgårdsmuseet i Rönnsås inkommande söndag 28.9. Start från Auto-tarvike vid Veckjärvivägen kl. 12.00. Guidning kl. 12.30. Kaffe på Katarina i Kabböle. Vandringspriset för längsta båtresa under sommaren delas ut på klubaftonen 15.10. Tävlingsregler och loggkort fås från Kar-Foto och bör återlämnas senast 30.9.

PERNÄ. Skärgårdsmuseet i Rönnsås hör enligt färskas uppgifter till de östnyländska turisttopparna detta år. Det blev ytterligare en liten förbättring i statistiken på söndagen då bland annat Borgå Navigationsklubb gästade museet. För värdskapet stod denna gång Göran Asplund, medlem av museets styrelse. Denna excursion diskuterades flere gånger i navigationsklubben senaste vinter. Vårens täta program med bl.a. invigningen av nybygget på reppholmshaviljongen gjorde att besöket förlades till slutet av september.

Rönnsåsmuseet speglar sitt revir från hedenhövs till nutiden. Den stora bilden av Nyland uppstiget ur havet efter istiden, fick vara en introduktion. Lovisaviken — om detta i sammanhanget någon anakroniskt namn får användas — sträckte sej på den tiden ungefär till Sävträsk i Liljendal. Landhöjningen fortsatte, men relativt sent befolkades kustresan. Nyland är i alla hänseenden ett nyland. Utnyttjandet började som sommarbebyggelse, kanske just främst på grund av det goda fisket.

Asplunds framställning gjorde skärgårdsallmogens liv i gamla tider levande. Fisket kompletterades med jakt och fiske. Sälén gav både kött och skinn. Fågeljakten var ett komplement. Men snart nog vann även jordbruket insteg. Korna var goda sjömän, sade Aspholm, de steg vant i båten då så behövdes och steg lika elegant ur den då man var framme. Storrysjan, närmast importerad via Österbotten, innebar en revolution för fiskarbefolkningen. En annan genomgripande förändring var då motorbåten ersatte segelbåten som arbetsredskap. Den sista stora förändringen är trålfiskemetoden. Därmed har fisket industrialiserats och urbaniserats; skärgården avfolksats. Minkfarmarna har blivit de största avnämarna av strömming.



Göran Asplund berättar om skärgårdsmuseet och skärbefolkningens liv i helg och söcken för en församling där envar har avlagt examen i skärgårdsnavigation. Det är minimikrav för medlemskap i BNK.

rar skärgårdsbefolkningens liv sådant det varit i helg och söcken. Borgånavigatörerna steg därefter i sina bilar och begav sej till

cafébåten i Kabböle. En lyckad avslutning på en lyckad dag. Gotti S.

- De båt-kunniga borgåborna bekantade sej även med utställningens övre våning, med båtmodeller och båtbyggnadsmetoder. I det tacktal från gästernas sida, som riktades till museet och dess företrädare, underströks vikten av att denna kontakt tagits mellan Borgå Navigationsklubb, vars specialint-

resse just nu är båtar, skärgård, sjövätt och navigation och det östnyländska skärgårdsmuseet, som på ett föredömligt sätt skild-

Borgånavigatörer

^{BNK 30.9.86}

gästade Rönnsås