

## B Överraskande...

Den praktiska demonstrationen i hur man använder nödraketer och -signaler hade tilldragit sig ett påfallande stort intresse. Samtidigt hos avskjutningen av de mest ljusstarka fallskärmsraketer på Repholmen och i Hammars gjorde att publiken på vardera platsen kunde dels se hur avfyran gick till, dels konstatera hur den avfyrate raketen ser ut på avstånd.

Och i Hammars var intresset minsta lika stort som på Repholmen, Tampellas brygga var till bristningsgränsen fylld av åskådare, till antalet uppskattade till någonting kring 200.

I anslutning till de förordningar som reglerar användningen av nödraketer och själva den praktiska demonstrationen fick åhörarna av representanter för sjöbevakningen och polisen veta vilka reaktioner en nödraket utlöser och vad man bör beakta efter det att man i en krissituation skjutit iväg sin signal. Minnesvärda ord föllades också om en av de vanligaste orsakerna till sjönöd — roderonykterhet.

## TVÅ NAVIGATIONSÖVNINGAR

Navigationens klubbens navigationssövning i dagljusförhållanden har av tradition hållits tidigare på sommaren, vanligtvis veckoslutet före midsommar. Den har i regel betraktats som den lättare och har kanske framför allt avsetts att ge årets nydimitterade skeppare en möjlighet att medan kunskaperna ännu är färskare, ge sig upp på bäljorna för att omsätta dem i praktiken.

I år skulle dagnavigeringen ha körts i vattnen mellan Emulö och Äggskär men en sydväst av det friskaste slaget rörde upp en sjögång på Äggskärsfjärden som tvingade arrangörerna att inställa övningen. Den kördes nu på lördag i stället med start klockan 13 och sammanlagt 21 deltagande båtlag. Vädring var idealiskt, svag vind och mulet men i övrigt torrt och varmt. Den ca 9 sjömil långa banan kördes igenom med växlande framgång under eftermiddagstimmarna.

Klassindelningen i övningarna var följande: I klass A deltog båtlag som i tidigare tävlingar nått poängplacering, i klass B övriga deltagare inom klubben och i klass C deltagare från andra klubbar. I C-klassen deltog, i dagnavigeringen fem båtlag och i nattövningen åtta.

Som gästande klubb i C-serien kom Porvoon Kipparit att vara bäst representerad, därtill hade två Sibbobåtlag tagit kurs österut för att delta i övningarna. Det finskspråkiga deltagandet gav för övrigt klubben anledning att beklaga att tidsbristen inte medgivit att körderna hade översatts till finska — det skall emellertid i framtiden bli bättring på den punkten.



Bbl — Erik Läckström

• Sjöfartsinspektör Gunnar Peippo gav en lika mycket humor som faktaspäckad instruktion i hur man använder det nödsignalmaterial som står till buds. När det gäller överårigt material var hans råd enkelt: Försök få brandmyndigheterna att ta hand om det eller förstör det själv genom att sänka det i sjön på minst 30 meters djup.

— Att använda överårigt material i en krissituation är förenat med risken att tändfördröjningen inte fungerar utan tänder lyspatronen redan innan nödraketen har lämnat handen!

Bästa resultat i dagnavigeringen nåddes av följande: A-serien: Henry Stolt-Magnus Johansson, 5 p, Börje Ek-Boris Ek 6 p, Björn Ehrstedt-Tore Andersson, 7 p, Stig Brandt-Carl Lind 7 p, Gösta Meriluoto-Tom Lindblad, 8 p, Ralf Andersson-Helge Andersson 9 p.

B-serien: Bengt Mickelsson-Bengt Sundberg 58 p, Arne Sundman-Nils-Olof Byman 65 p, AnnMari Andersson-Börje Andersson 84 p.

C-serien: Antti Virkki-Timo Saari 21 p, Mikko Ojaniemi-Akko Ojaniemi 56 p.

Övningen i nattnavigering utföll på följande sätt:

A-serien: Henry Orrman-Nisse Uddström 4 p, Stig Brandt-Carl Lindh 26 p, Ralf Andersson-Helge Andersson 30 p, Bo Rikberg-Lars Lang 37 p, Rolf Sjöroos-Thure Forsten 39 p, Börje Ek-Boris Ek 39 p, Leif Johansson-Hardy Blomfelt 52 p.

B-serien: Bengt Mickelsson-Bengt Sundberg 31 p, Arne Sundman-Nils-Olof Byman 103 p.

C-serien: Börje Majander-Lars Weckström 17 p, Lasse Teronen-Seppo Mälkki 74 p, Esa Mälkki-Pekka Siljamo 116 p.

Nattövningen hade samlat samma deltagarantal, inalles 21 båtlag och kördes under förhållanden som blev kanske aningen mer dramatiska av det regn som föll över deltagarna under större delen av den tid det tog att köra igenom den 11 sjömil långa banan. Övningarna kunde emellertid genomföras utan några som helst tillbud eller haverier.

ERIK LÄCKSTRÖM

# Vet ni var gränsen går för våra 'inre farvatten'?

En motorbåt som är kortare än sju meter, som saknar möjlighet att föra sidoljus på en meters höjd över vattenlinjen, och som inte går utanför våra inre farvatten, kan alltså också efter 15 juli nästa år få föra bara ett runtvisande vitt ljus. Detta bör sägas som komplettering till de uppgifter Hbl på söndagen gav om de nya sjövägsreglerna — och det är ju en väsentlig komplettering eftersom den i stort sett berör den normala sommarstufetraffiken i öppna utbordare.

Vid kontakten med Sjöfartsstyrelsen senaste vecka framgick inte att förändrad av ljus på båt utom av sjövägsreglerna 1972 också regleras av en förordning av 1978, "om

förhindrande av sammanstötning i inre farvatten". Vad båt över 7 m längd beträffar innebär förordningen inget undantag från de sjövägsregler som refererades i söndagens tidning, men i paragraf 12 sägs det:

"Maskindrivet fartyg med en längd understigande 7 meter, på vars skrov eller däckshus icke på minst 1 meters höjd från fartygets vattenlinje finns lämplig plats för anbringande av sidoljus, kan i stället för ljus föreskrivna i sjövägsreglerna visa runtlysende vitt ljus."

Med ett så utrustat flytetyg får man dock alltså inte efter solnedgången röra sig utanför de inre farvatten — vilket förstås överhuvud inte ens vore tillrädligt.

## Gräns genom 177 baspunkter

Men då uppstår frågan: Vad menas med "inre farvatten"?

Jo, därom stadgar lag och förordning.

Ätminstone om man sätter likhetstecken mellan "inre farvatten" och "inre territorialvatten".

Lagen om gränserna för Finlands territorialvatten, av augusti 1965, säger att territorialvattnet "indelas i det inre territorialvattnet samt det yttre territorialvattnet eller territorialhavet".

Paragraf 3 definierar: "Med det inre t. avses den del av t. som på landsidan begränsas av strandlinjen och älvmynningsarna samt på havssidan som yttre gräns en bruten linje, vars hörn- eller baspunkter äro belägna på de yttersta punkterna i terrängen, antingen på fastlandet, på öar, på klippor eller på skär."

Och så finns det alltså en förordning, av maj 1965, "angående tillämpning av lagen om gränserna för Finlands territorialvatten", och i den räknas det upp 177 baspunkter för den yttre gränsen av det inre territorialvattnet, med latitud och longitud.

Gränsen finns också uppräntad på särskilda sjökort.

## Frågetecken

När man, föranledd av vad som väntar den 15 juli, studerar alla dessa fördrag, lagar och förordningar, stöter man på en del märkligheter, och även på en del inadvartensers.

Till exempel sjövägsreglerna — de stipulerar (regel 25, e) att "Fartyg som är under segel och därjämte framdrives med maskinkraft, skall i fartygets förliga del, på plats där den bäst synes, visa en kon med spetsen nedåt" — men reglerna innehåller ingen föreskrift om speciellt ljus som anger att seglande fartyg samtidigt går för motor. Vanligen finns ju parallella bestämmelser om ljusen och signalfigurer.

Sjövägsreglerna ger (regel 23) långsamma motorbåtar under 7 m en favorit framom snabba: går de långsammare än 7 knop får de istället för de normala ljusen visa ett runtlysende vitt ljus. Här kan man ju undra över det ändamålsenliga i detta; just beträffande en långsam båt som har svårt att göra sig undan är det väl bra för ett mötande fartyg att ha fart- och kursituationen så klar som möjligt. I slutet av paragrafen sägs att motorbåten också om möjligt ska visa sidoljus (vilket i söndagens artikel genom ett tryckfel blev "vita sidoljus"). Men hur "visar" man grönt eller rött sidoljus korrekt, med korrekta sektorer?

(Ovan nämnda paragraf ersätts som sagt i förordningen om inre farvatten med moment 3 i paragraf 12).

## Segelbåt utan mast?

I förordningens paragraf 7 som talar om ljus under gång för maskindrivet fartyg under 12 m, sägs att sådant fartyg, som saknar mast, kan föra toppljuset lägre än 1 m men minst 0,5 m över sidoljusen eller den sammansatta lanternan". Men sjövägsreglerna (regel 25) vidkänns sammansatt lanternan enbart på segelfartyg. Och ett fartyg utan mast kan väl näppeligen vara ett segelfartyg?

Också förordningens paragraf 12 är otillfredsställande — där sägs i andra momentet att (alltså på de inre farvatten) ett icke manöverfärdigt fartyg eller grundstött fartyg under 12 m längd undatas skyldighet att visa de signalfigurer som sjövägsreglerna föreskriver för situationen. Men hur är det med signalljusen, därom sägs ingenting? I sjövägsreglerna (regel 27) nämns i sammanhanget såväl två klot som två röda ljus lodrätt ovan varandra.

Be7

## Lk köper Repholmen?

# BNK vill trygga sin fortsatta nyttjanderätt

BORGÅ. Borgå navigationsklubb som tidigare i år aviserats en förestående försäljning klubbens fasta punkt i tillvaron, Repholmen, samlades till föreningsmöte på onsdag kvällen att dryfta sina möjligheter att genom köp överta äganderätten till holmen.

Den frågan kom egentligen aldrig att närmare övervägas efter det att mötet upplöstes om kommunstyrelsen i Borgå landskommun efter det att mötet kungjorts vid sitt eget möte sen måndag beslöt gå in för att holmen genom köp övergår i kommunal ägo.

Efter en diskussion där man upprepade gånger framhöll Repholmens betydelse för klubbens fortsatta verksamhet tillsatte mötet en fyramannakommitté för förhandlingar med Borgå landskommun om föreningens fortsatta existens på Repholmen i det fall att köpet genom såsom kommunstyrelsen sett det som angeläget.

Kommittén består av Helge Hansson, Kurt Aarnio, Tage Hyrkkö och Erik Läckström.

Borgå Navigationsklubb  
EXTRA MÖTE  
onsdagen den 25. 6. kl. 19.00  
på Svenska Klubben  
Ärende: Köp av  
Repholmen.

## Lk köper Repholmen?

27.6.80

# BNK vill trygga sin fortsatta nyttjanderätt

BORGÅ. Borgå navigationsklubb som tidigare i år aviserats en förestående försäljning av klubbens fasta punkt i tillvaron, Repholmen, samlades till föreningsmöte på onsdag kväll för att dryfta sina möjligheter att genom köp överta äganderätten till holmen.

Den frågan kom egentligen aldrig att närmare övervägas efter det att mötet upplysts om att kommunstyrelsen i Borgå landskommun efter det att mötet kungjorts vid sitt eget möte senaste måndag beslöt gå in för att holmen genom köp övergår i kommunal ägo.

Efter en diskussion där man upprepade gånger framhöll Repholmens betydelse för klubbens fortsatta verksamhet tillsatte mötet en fyramannakommitté för förhandlingar med Borgå landskommun om föreningens fortsatta existens på Repholmen i det fall att köpet genomförs såsom kommunstyrelsen sett det som angeläget.

Kommitten består av Helge Hansson, Kurt Aarnio, Tage Hyrkkki och Erik Läckström. — EL.

# Våra sjökorts 'vita fläckar' får färg av infra-flygfoto

En verklig nyhet för båtfolk: Fram till år 1985 bör vi kunna räkna på att i en del av de nuvarande sjökortens "vita fält" få utmärkt områden med garanterat vattendjup upp till tre meter. Den teknik som möjliggör detta är färg-infracamerafotografiering från flygplan, och tekniken presenteras i ett färskt diplomarbete vid TH:s lantmäterilinje. Något beslut om ett förverkligande av metoden föreligger ännu inte, men de praktiska möjligheterna förefinns inom ett par år, och geodet Jaakko Ollaranta vid Sjöfartsstyrelsens sjökortavdelning tror att man kan köra igång så snart den värsta brådskan med den nya utprickningen är förbi.

DI Ollaranta nämner att flygfotografieringen också kommer med i sjökorten på ett annat sätt: I samband med att man håller på med en ny fördelning av sjökortsområdena i Skärgårdshavet, gör man omfattande korrigeringar av sådana grova fel som hänger med t.ex. på det nuvarande sjökortet nr 25 — detta fyller femtio år i år! — och därvid kommer man att tillgodogöra sig landkonturer från den flygfotobaserade grundkartan.

Det var just de mystiska landkonturerna på kort 25 som föranledde Hbl att kontakta sjökortavdelningen och undra när man ämnar göra något åt faktum att en halv sjömil lång ö i de västliga Vänö-vattnen helt saknas på kortet, eller att fem försvarliga holmar, som kortet upptar söderom Borstö, inte existerar i sinnevärlden.

**Nyindelad Skärgårdshav**  
Vid avdelningen är man medveten om att de ryska mätningar som är

med att bredda och fördjupa och uträta existerande farleder, så de omäta områdena har fått vänta. Nu är det meningen att upprätta en ny mätningsskiz för områdeslodning, bestående av fem båtar. Det blir en lite större och fyra satellitbåtar, som med ekolod kör över mätningssområdena, bredvid varandra. Det gäller ett anskaffningsanslag på runt två miljoner, och vi hoppas vi kan förverkliga enheten 1982—83.

Helt oberoende av de här större förändringarna sker ju kontinuerligt en justering och korrigering av sjökorten, närmast med hänsyn till förändringar i farledsutmärkningen. På varje kort kan man se ett antal som anger när originalet avfattats, och därtill anges vilka år "Väsentliga förändringar" införts. Men faktiskt görs det årligen justerade nytryck av korten — Ollaranta nämner att i fjol hela 120 nytryckningar förrättades, fast sjökortserien inte har mer än 118 nummer.

Nästa år träder ju det nya remmarsystemet i kraft, och det betyder att det blir en plötslig efterfrågan på nya kort. Sjökartavdelningen tar då mycket riktigt en fyra gånger större upplaga av sina sjökort än normalt. Man börjar tryckningen redan i höst, och försäljningen strax i början av 1981. Då kan man vid behov ta en ny upplaga om lagren visar sig ta slut fram emot sommaren och seglings-säsongen.

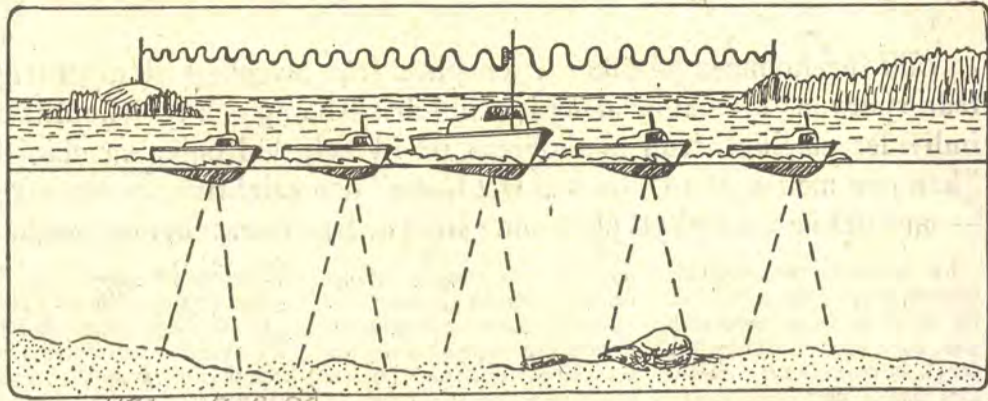
**Stora omäta områden**  
Den för seglarna mest spännande nyheten är ändå planerna på en flygkartering av de hittills ouppmätta områdena.

Är de faktiskt omäta? Det talas om avsiktliga "vita fält", av nationella säkerhetsskäl.  
— Det kan finnas vissa områden nära våra kustbefästningar som avsiktligt inte upptar djupsiffror, men i stort sett är det faktiskt så att mätningar saknas på de vita områdena. Och de är svåra att göra med vår nuvarande materiel, där kommer den tilltänkta nya områdeslodningsenheten att få en uppgift. Men därutöver har vi alltså projektet med flygfotografiering.

Att anlita flygfoto för sjökort är ju en nära tillhands liggande tanke, men saken är inte så enkel. I de grundkartor som gjorts på basen av flygfoto utmärks också, delvis mycket förtjänstfullt, grund som avtecknar sig på negativen, och det är många båtförare som gärna kompletterar sina sjökort med grundkartor. Men observationerna om grynnor och uppgångar är inte helt pålitliga, det kan gälla fläckar och bubblor på filmen, det kan vara tillfälliga flak av algblomning på havsytan etc.

**Diplomarbete vid TH**  
Med den nu aktuella fotogrammetriska metoden förhåller de sig annorlunda. Det gäller som sagt färg-infracamera, där havsbotten företer olika färgnyanser på olika djup. I Sverige har forskaren Lars Granath gjort lovande prov i Stockholms skärgård, och i Kanada har metoden i liten skala redan omsatts i praktiken.

I Finland gav Sjöfartsstyrelsen i uppdrag åt teknologen Veli Pekka



Så här ska den nya enheten för områdeslodning se ut, en större båt och fyra satellitbåtar som i front bredvid varandra kammar över det omäta området med ekolod.

med att bredda och fördjupa och uträta existerande farleder, så de omäta områdena har fått vänta. Nu är det meningen att upprätta en ny mätningsskiz för områdeslodning, bestående av fem båtar. Det blir en lite större och fyra satellitbåtar, som med ekolod kör över mätningssområdena, bredvid varandra. Det gäller ett anskaffningsanslag på runt två miljoner, och vi hoppas vi kan förverkliga enheten 1982—83.

Helt oberoende av de här större förändringarna sker ju kontinuerligt en justering och korrigering av sjökorten, närmast med hänsyn till förändringar i farledsutmärkningen. På varje kort kan man se ett antal som anger när originalet avfattats, och därtill anges vilka år "Väsentliga förändringar" införts. Men faktiskt görs det årligen justerade nytryck av korten — Ollaranta nämner att i fjol hela 120 nytryckningar förrättades, fast sjökortserien inte har mer än 118 nummer.

Nästa år träder ju det nya remmarsystemet i kraft, och det betyder att det blir en plötslig efterfrågan på nya kort. Sjökartavdelningen tar då mycket riktigt en fyra gånger större upplaga av sina sjökort än normalt. Man börjar tryckningen redan i höst, och försäljningen strax i början av 1981. Då kan man vid behov ta en ny upplaga om lagren visar sig ta slut fram emot sommaren och seglings-säsongen.

**Nytt experiment vid Vänö**  
Metoden är inte lätt. Medan luftens brytningskoefficient är 1, varierar vattnets, beroende bl.a. på salthalten, mellan 1.33 och 1.34, ytvågorna spelar in, etc. Grunden tenderar i allmänhet att se högre ut än de är. Men horisontellt sett är de exakt placerade.

Man valde Nystadsvattnen av praktiska skäl; mätningsskizerna Kalla och Prisma fanns båda där på plats. Men föreningar från stadens industrier gjorde tyvärr vattnet lite grumligt. Tillfredsställande resultat nåddes dock på 3 meters vatten, där grundens djup fastställdes med halv meters precision.

Under försommaren i år gjordes ett nytt prov ute på klart vatten vid Vänö, där förundersökningar för en farledssträckning skulle utföras. Där söker man få fram grund på 5 meters djup (i riktigt klart vatten i oceanerna kan man få fram god bottenbild på 15—25 meters djup). Resultatet av sommaren fotografiering är som bäst under arbete i laboratoriet.

**Snabbt men dyrt**  
Det är klart att det här är en mycket snabb och behändig mätningsskizmetod i ökända och grundfyllda vatten där det är vanskligt att gå fram med mätningsskiz, och på stora områden där det är hopplöst långsamt att använda konventionella mätningar per småbåtar. Kruxet är att flygfotografiering alltid är en relativt dyr metod.

Men nu är det som sagt meningen att börja bearbeta de retsamma vita fläckarna på sjökorten. Som resultat tänker man sig att i de kommande sjökorten lägga ett färgfält över de områden inom vilka vattendjupet är minst 3 meter, alltså ett fullt tryggt navigabelt område för allt vad fritidsbåtar heter.

Och det tror DI Ollaranta att kan börja förverkligas före år 1985. Bara Sjöfartsverket först har det dryga betinget med den nya utprickningen undanstökat.

Bez



Geodeten DI Jaakko Ollaranta med sjökortavdelningens två nyheter. På bordet kortet med Skärgårdshavets nya sjökortsindelning (de stora siffrorna). En del av kortens "vita fält" ska få färg genom djupmätning per färg-infracamera, varav Ollaranta visar upp ett första prov.

# Äntligen egen båthandbok — på eget språk

Om inte Hbl hade upphört med att utdela en månatlig ros för god svenskspråkig service, vore det på sin plats att ge en nu åt Lojo-bon H. O. Hilpi Varför inte en kompassros. Han har nämligen i dagarna kommit ut med en handledning i navigation för skärgårds- och kusteppare, *Skepparens ABC*, på svenska. **Hbl 8.9.80**

Det låter ju inte så märkligt, om man inte vet bakgrunden. Och bakgrunden bjuder på ris åt Finlands Motorbåtsförbundet rf. Så här är historien:  
Det fanns ett litet gult häfte med sjövägsreglerna, som förr enligt lag och enligt båtorganisationernas besiktningskrav skulle finnas ombord på varje fartyg.

I och med att de nya sjövägsreglerna, på senare tid ofta berörda i våra spalter, blev aktuella blev häftet inaktuellt. Istället utgav Motorbåtsförbundet på finska en egen handbok innehållande de nya reglerna, och krävde av alla sina medlemsförenings besiktningsmän att se till att den boken finns ombord på klubbarnas och förbundets medlemsbåtar.

Svenska medlemmar har under åren protesterat mot att de obligatoriska måste ha en bok i sin utrustning, som t.ex. ålänningar och många andra finlandssvenskar inte förväntas kunna tillgodogöra sig. Man ansåg att om det krävet finns, motkravet måste vara en svensk version.

En sådan har förbundet dock inte ansett tillräckligt lönsam(!).

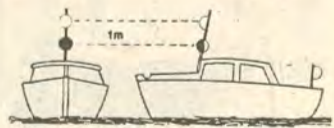
Detta är bakgrunden till rosen åt Hilpi, som trots att han är helt finsk och inte har några obligationer, ändå finner det värt att förse också svenskspråkigt båtfolk med nödig information. Hans första finska upplaga av Kipparin Aapinen kom i februari 1978, en andra förbättrad upplaga i april ifjol. Nu föreligger alltså Skepparens ABC.

## Förnuftig

I vilken mån dess uppställning och en del av dess material bygger på förebilder från Sverige kan jag inte just nu kolla, eftersom mitt skeppsbibliotek befinner sig borta i Nagu, men hursomhelst verkar

## Navigationsljusens mystik

Att en sådan koncentrerad textsamling är nyttig har recensenten redan, dessvärre, själv hunnit bevisa: Hade jag haft Hilpis bok i näven när jag härmed i Hbl skrev om de nya sjövägsreglernas krav på lanternorna, hade jag inte "tappat bort" de förmildande bestämmelserna ur förordningen om de inre farvattnen, varmed jag sedan fick komplettera min utläggning. Då



På fartyg med längd understigande 20 m är kombinationsljus tillåtna: toppluset bör vara minst 1 m över sidoljusen. Illustrationsprov ur boken.

hade jag säkert också stött på ytterligare ett undantag, i sjövägsreglernas definitionsdel, som annulerar ett av mina tvärsäkra påståenden: Av regel 21 b, framgår att på fartyg under 20 m sidoljusen kan sammanföras till en sammansatt lanternan, som förs i fartygets längskeppscenlerlinje.

Om någon motorbåtsägare med sammansatt lanternan fått skrämshicka av min uppgift att begreppet sammansatt lanternan bara vidkänns för segelfartygs del (sidoljus plus akterljus) får jag be om tillgift.

När jag i Hilpis bok begrunder och jämför texter, kan jag också revidera en anmärkning jag framfört

boken förnuftig och bra, med tillräckligt med goda illustrationer.

Den reder först ut begreppen kring sjökort, grader, NM och knop, redogör sen för sjöfartens hjälpmedel, för vind, avdrift och ström, för kurs- och positionsbestämning genom pejling, för bestickföring och kurskoppling, för utprickningen samt för båtens utrustning, dvs. vad förordningen kräver och vad registreringen kräver. I det sista kapitlet får man lära sig om skepparexamina och internationellt förarbrev för fritidsbåt, med exempel på examensfrågorna för skärgårdskeppare och kustepparexamina under ett antal år.

## Lagtexter

En väsentlig del, ett femtiotal sidor av bokens drygt hundratrettio, upptas av de lag- och fördragstexter båtfolket behöver känna till — det är mycket viktigt att samlunda ha dem samlade i ett hanterligt format.

Där har vi alltså Lag om båttrafik av 1969, med ändringarna 1976 och 1977, där är Förordning om båttrafik av 1969, där är lagen av år 1976 angående komplettering av strafflagen med stadganden om trafikfylleri (paragraferna 6—8 om "roderfylleri"). Sjövägsreglerna 1972 enligt förordningen av år 1977, samt Regler för inre farvatten 1978.



Fartyg under segel som dessutom använder maskinkraft ska föra en kon med spetsen vänd neråt i fartygets förliga del, där den bäst syns.

mot asymmetrin i bestämmelserna för fartyg som under segel även framdrivs med motor:

Jag vidhåller att det för konsekvensens skull borde finnas ett ljus som motsvarar signalfiguren med den uppochnedvända konen — en segelbåt under segel kan även när den därjämte framdrivs av en jämförelsevis svag hjälpmotor vara något hämmad i sin rörlighet i förhållande till en ordinär motorbåt — men jag vidgår också att det i praktiken oftast förlår att segelbåten i nämnda situation för ljus som allmänt gäller för maskindrivet fartyg.

(Hur nu åter detta kombineras med en sammansatt sidoljus-akterljuslanterna, enligt reglerna för på eller nära masttoppen, är en annan fråga.)

Ja, det här var en exkurs tillbaka till konsekvenserna av de nya kraven på navigationsljus. När Hilpi ger ut nästa upplaga av sina böcker, på finska och svenska, kanske han har skäl att i dem redogöra för vilka lanternor som nu sist och slutligen kommer att ha godkänts av våra sjöfartsmyndigheter.

I mitt tycke kunde han i samma veva byta omslag. Hur trevligt den än är med fru Hilpi görande honnör över fjärden, kunde det sakliga innehållet motivera en strikt saklig omslagsbild. Förslagsvis den i boken ingående färgplanschen med de nya prickar vi kommer att se vid våra kuster redan nästa seglions-sång.

Bez

H.O. Hilpi: Skepparens ABC, 136 sidor, 1980. Pris 60 mk.

# Borgåbo seglar jorden runt på drygt två år!

BORGÅ — KARDRAG (Hbl — Stig Häggblom)

□ Det är inte bara Pelle Gahmberg och hans helfinländska besättning som skall segla jorden runt med start i augusti nästa år. En 47-årig borgåbo, f.n. bosatt i Långviken, Kardrag, Stig Eriksson, är i själva verket redan i färd med att göra det.

□ Det blir emellertid en segling uppjord enligt något andra mallar än den tuffa kappseglingen jorden runt.

□ Distansmässigt blir Erikssons färd ändå betydligt längre, tre gånger över Atlanten bl.a. **Hbl 8.10.80**

Här skall inte förekomma stress "i någon skarv". Går det som Stig Eriksson har planerat så seglar han över Sydatlanten möjligen i höjd med Sta Helena till Rio i januari 1982. Han beräknar att han kan vara i Rio de Janeiro i tid för att ta emot Whitbread-manskapen i februari på vårvintern 1982 då de har rundat Kap Horn. Sedan kan han starta i förväg till England och möjligen hinna fram innan seglaren går i mål. Därmed har han korsat Atlanten tre gånger inom drygt två år.

## □ Start i maj 1979

I själva verket startade Stig Eriksson sin färd redan i maj månad våren 1979, då hans 43 fot långa tvåmastade Swan blev färdig på Nautors varv. Han styrde från Jakobstad ner till Åland där vissa korrigeringar gjordes på båten. Sedan vidare mot Köpenhamn och England samt mot Gibraltar och Medelhavet, där det blev sommarsegling.

Stig Eriksson är privatföretagare och har ett präktigt idrottsmannaförflutet, så att äventyret sitter nog i blodet. Inom Akilles hörde han

till de duktigaste brantåkarna. Han har ett FM-tecken som junior. Detsamma finns i fotboll som B-junior.

Diana III heter båten och seglar under Merenkävijäts klubbflagga. Den ligger nu i English Harbour på Anguilla, en av de nordligaste öarna bland de små Antillerna, just i Lord Nelsons berömda örlogshamn på den tiden det begav sig.

— Vi seglade över Atlanten med fyra mans besättning (av vilka två var flickor) med start den 22 november från Teneriffa, berättar Eriksson. Färden över Atlanten gjorde vi på 23 dygn.

Efter omfattande färder runt omkring i Karibien under ett halvt års tid är Eriksson tillbaka i Finland för att se till sina affärer. Men i november startar den verkligt långa färden, via Panama-kanalen till Stilla Oceanen, tvärs över oceanen och via norra Australien över Indiska oceanen till Kapstaden, sedan vidare till Rio de Janeiro. Från Rio styrs kosan hem mot Finland. 18 månader är det beräknat att resan skall ta.

## Tyfon i Karibien

Diana III ligger väl förtöjd i den nelsonska hamnen.

— En våldsam tyfon har nyligen härjat i grannskapet där Diana väntar på sin besättning, men det var bara yttre kanten av virvelstormen som slet i Dianans rigg. Båten är helt oskadd.

Besättningen är inte stor. Bara Stig Eriksson själv samt Bente, en 24-årig flicka, hemma nära Köpenhamn.

— Hon är en tuff seglare, försäkras Stig Eriksson.

För de längre oceanetapperna behöver man dock mer folk ombord och då får man förse sig så gott det går. Ibland är det lätt, ibland är det svårare.

Vanligen seglar Stig Eriksson med mesanseglat och två försegel. Spinnaker sätter han under platt läns vid tjänlig vind och storen hissas vanligen bara för kryss.

Det finns både autopilot och vindroder ombord på Diana så det är inte nödvändigt att sitta till rors jämt.

— Då man seglar eller befinner sig i hamn är det mycket att bestyra ombord. Men det blir

# Målade sjungande sjöbjörn

När ett fartyg i Lloyds rullor i London försvunnit och slutligen definitivt anses förlöst slås det i en skeppsklocka. Det var nära att ske för fyrmastade barken Olivebank flera gånger på 1920-talet — men aldrig så nära som när resan från Australien till England år 1927 tog 167 dygn. Men för unge Nils Sabelli, som då slitit i två års tid ombord på fartyget, var inte ens denna överlänga resa tillräcklig för att skrämja honom från sjölivet. Och i dag när han fyller 75 år i sitt hem i Åbo kan han se tillbaka på en mycket mångsidig verksamhet på de sju haven — dessutom kompletterad med många specialintressen.

Kapten Nils Sabelli har bl.a. tagit initiativ till Åbo-Kaphornarnas sångkör "Shanty Singers", som hunnit med många bejublade uppträdanden på olika håll i vårt land och som dessutom gett ut en LP med dessa arbetssånger från havet som alltså är körens specialitet.

Shanty Singers visar en sida av Nils Sabellis konstärskap. En annan är hans brinnande intresse för teckning och oljemålning. Åtskilliga är de "skeppsporträtt" som han framställt genom åren, och utöver havsmotiven har han också målat landskap, porträtt m.m..

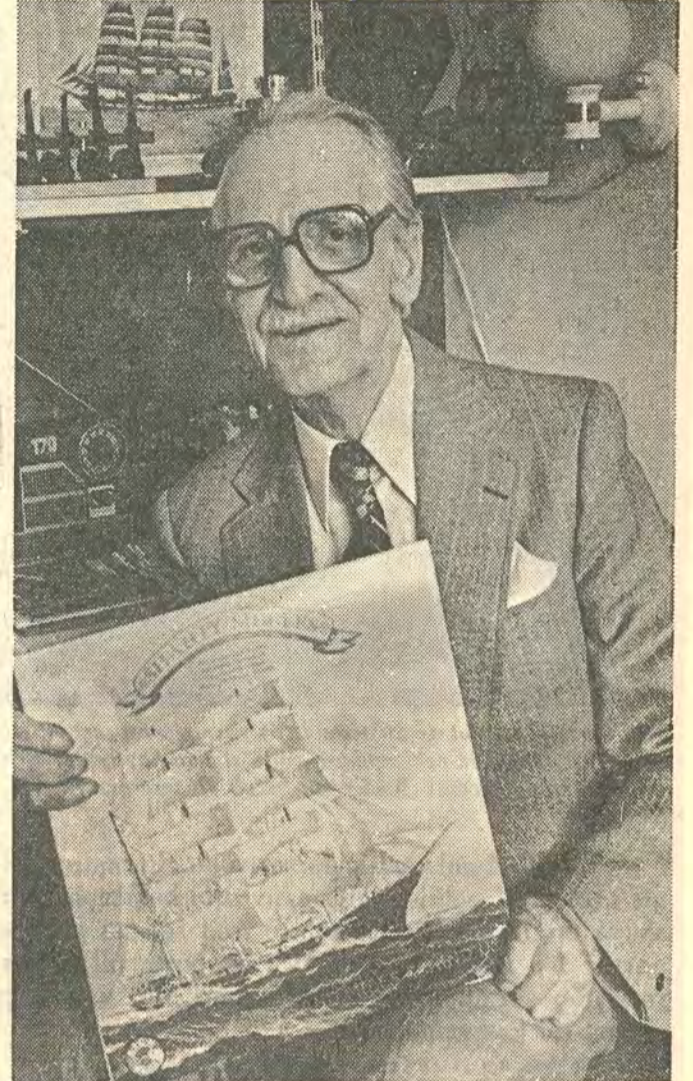
## På museum i Australien

En roande detalj i detta sammanhang är att hans konstnärskap är representerat på ett sjöfartsmuseum i Australien: de galler tremastade barken Favell på vilken Nils Sabelli tjänstgjorde som tredje styrman. Den målade han med oljefärger han hittade ombord i fartygets målar-skruv. Vilket också noteras på den förklaring som hänger invid fartygmålningen på museet.

Nils Sabellis konstnärliga intresse har också fått honom att ta sig an Nautical Clubs utomordentliga samling skeppsporträtt i Åbo. Sedan klubben blev husvill har samlingen varit i fara att spridas för världens alla vindar, men nu har en del räddats så att de hängts upp i ett rum på Svenska klubben medan resten fogas till samlingar i Sjöhistoriska museet vid ÅA, som ju nästa år äntligen får expertutrymmen i gamla observatoriet i Åbo.

## 'Svarta fåret'

Den LP-skiva som Shanty Singers gav ut bar rubriken "Many thousand



Nils Sabelli, 75 år i dag, är en mångsidig sjöbjörn som bl.a. tagit initiativet till de gamla Kaphornarnas sångkör "Shanty Singers". Dess första LP hör förstas till skatterna i hans samlingar.

miles behind us", många tusen mil bakom oss. Och det är ett uttryck som i högsta grad passar in på denna sjöfarare, som föddes i Tammerfors men som levde upp i Viborg. — Jag är släktens enda sjöfarare, "familjens svarta får", berättar Nils Sabelli, som emellertid inte ångrar sitt yrkesval.

Även om det var på segelfartygen som Sabelli först gjorde bekantskap med världshaven och rundade Kap Horn, har han också tjänstgjort länge på maskindrivna fartyg. Sålunda seglade han länge med en 10 000-tonnare på Korea under Koreakriget med "symaskiner" i lasten.

De tiotals år han arbetat i tropikerna har också medfört att hälsan skadats, svår ledgångsreumatism har idag gjort målandet svårt för Nils Sabelli — men det har inte påverkat möjligheterna att musicera.

Redan som skolgosse "tvingades" Sabelli ta pianolektioner och det här sitter i. Hans son har dessutom fortsatt och ytterligare utvecklat denna sida av det sabellisiska konstnärskapet i sin egenskap av operakonstnär. Medan det för pappa Sabelli som sagt blev Shanty Singers.

## Bandade minnen och TV-pjäs

Nils Sabellis levande intresse för hav och fartyg, kombinerat med hans intresse för att bevara, har gjort

att han aktivt verkat för att de gamla Kaphornarnas berättelser från sjön tagits tillvara. Det är främst Sjöhistoriska museet som bandat åtskilliga timmar berättelser, på band som garanteras hålla i 80 år och som därför kommer att vara en ovärderlig källa att ösa ur för framtida forskare.

Nils Sabelli har också i några år arbetat på ett TV-skådespel som utgår från hans egna minnen av åren till sjöss på Olivebank. När TV-tittarna skall få ta del av resultatet är ännu oklart, men det kommer.

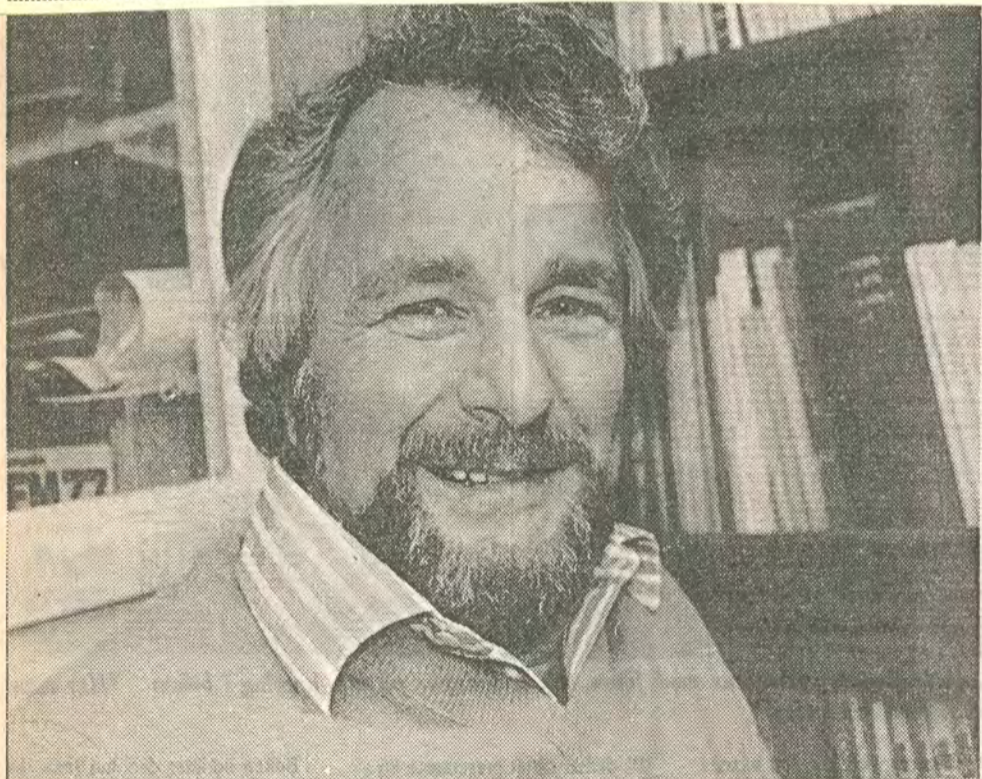
## Förståelsefull sjömanshustru

Nu firar alltså Sabelli 75 år — utan mottagning — och gör det tillsammans med sin hustru sedan 50 år tillbaka, Alli. Till skillnad från Nils har hon sjöfarartraditioner i sin släkt, något som kanske gjort att hon förstår sig på mannens värv bättre än mängden annan sjöfararhustru.

— Vad är bättre än sjömanshustruns roll: när det börjar knarra i fogarna är det ändå dags för mannen att åter bege sig ut på sjön, och när längtan blir svår kommer han tillbaka...

Sedan många år far Nils Sabelli inte längre ut, men hans tid som pensionär till lands har varit desto mer fylld av minnen från sjön, minnen som han faktiskt fått att leva, till mången landkrabbas glädje.

Per Lindberg  
Foto: Hede



Stig Eriksson, privatföretagare i Borgå och Borgå landskommun, 47 år, är i färd med att genomföra en segling jorden runt i sin Swan 43:a. I maj 1982 räknar han med att styra in mot Finska viken igen från Östersjön. (Foto: Bert Carpelan)

förstås tid för läsning också. Jag har genom Akademen skickat ytterligare ett hundratal böcker som komplettering till Dianans bibliotek.

Före start mot Panama skall man ner till franska Martinique för att bunkra och lagra mat för den långa färden. Det betyder bl.a. 1 100 liter bränsle för motorn.

— För motor går ni bara in och ut i hamnarna, seglar för övrigt. Men motorn skall köras två timmar på tomgång per dag för att ladda batterierna.

## Vilken rutt!

Färdvägen är ingalunda vald på måfå utan noga utstakad. Att det hela påminner om det verkligt stora äventyret är överflödigt att tillägga.

Efter Panama blir första anhal-

ten Galapagos, som ligger på ekvatorn. Sedan styr man mot Marquesasöarna, en liten seglats på minst 30 dygn och längre än distansen från Los Angeles till Honolulu. Innan man styr mot Sällskapsöarna (och Tahiti) blir det en tur till Touamotou, därpå Cooks ö och Tonga på Vänskapsöarna. Sedan står den stora ögruppen Fidji i turen.

Via Nya Hebriderna styr Diana mot Papua över Korallhavet till Port Moresby på Nya Guinea.

— Här var jag väl lite villrådig i min fortsatta planering, men det blir ganska säkert Port David i Australiens Northern Territory och färd vidare över Timorsjön mot Indiska oceanen och Mauritius.

Säger Stig Eriksson.

Han beräknar i varje fall att han trots de långa distanserna tar sig till Kapstaden i Sydafrika i god tid före 1981 års utgång.

## □ Många års planering

Det ligger förstas många års planering bakom innan man kommer iväg så här.

Affärsverksamheten har han systematiskt trappat ner.

— Mitt företag Traktor har gått ner i varv. De tio som jobbar där klarar sig fint medan jag är borta. Och på Finlands Bank var de riktigt hyggliga. Jag fick pengar så att jag klarar mig och då man tar det mesta i matväg på utförelse (samt dryck) blir det inte alltför dyrt.

Och 18 månader efter start siktas Finlands kust på nytt. Om allt går enligt planerna.

— Säljer du båten då?

— Det kan väl hända. Men en annan möjlighet är att man rustar upp båten på nytt för en ny färd, som kan räcka fyra år. Ungefär.

# Navigatorernas ombud Stig W. lämnar vakten

468 10.11.80

Finlands Navigationsförbund har vid sina kurser utbildat över 35 000 personer till skärgårds-, kust- eller högsjöskeppare. Och eleverna har varit allting från springpojke till VD, från skolelev till professor. Men, betonar Stig Westerlund som mer än någon annan kan identifieras både med förbundet och med Navigationssällskapet i Finland, vi kan inte lära upp någon till sjöman. Vi lär ut navigation, orientering till sjöss, det är allt!

Stig Westerlund, 70 år i år, har i och med denna månads början överlåtit jobbet som Navigationsförbundets verksamhetsledare till en yngre kraft, Freyvid Stenström. Men något hjärtskärande avsked från hans skapelse och skötebarn har detta inte inneburit — han är alltså kommodor i Navigationssällskapet, håller alltså kurser, och presiderar alltså i Förbundets examensnämnd.

Innan vi går närmare in på kommodorens behagliga person, är det kanske skäl att reda ut begreppen kring Förbund och Sällskap.

Början till alltsammans var en krigstida vänskap mellan Westerlund och sjöfartsinspektören Sainio, som åren efter kriget beklagade sig över att han var tvungen att underkänna så många hugade yrkesskeppare som sökte kompetens för östersjöfart; ofta duktiga sjöfolk, men ovana vid teori och tenter.

Resultatet blev att Westerlund organiserade en första navigationskurs. Den fick hela tjugo elever. Men bara två av dessa var yrkesmän, resten entusiastiska segelamatörer!

— Och just de två hudade sen i examen...

Man lade alltså det hela på ny bog, och med de första eleverna bildades år 1947 Östersjöskeppareföreningen. Den hette så i tre år, innan namnet blev Navigationssällskapet i Finland.

— Det vi den tiden utbildade för var s.k. Östersjöskeppardiplom. Men snart lade vi om verksamheten efter svensk modell, och målet blev kustskepparbrev. Så fanns det sådana som tyckte kraven var litet för krångliga för vanligt långfärdsfolk, så vi införde en lättare examen, för skärgårdskepparvärdighet. Och eftersom det

också fanns sådana vilkas ambitioner gick utöver kustnavigationen, så tillkom högsjöskepparexamen.

## Riksförbund 1958

Redan under de tidigaste åren väcktes frågan om ett eget bätregister och egen flagg, men det har Westerlund alltid kämpat emot.

— Vi ska inte konkurrera med båtorganisationerna, utan samarbeta med dem.

En annan trend som hade bättre framgång var den som siktede på ett riksförbund. Ett sådant grundades 1958, Suomen Navigaatioliitto — Finlands Navigationsförbund, och det har i detta nu 86 medlemsföreningar över hela landet. En av dem är Navigationssällskapet i Finland.

— Vi har fått behålla detta traditionsmättade namn, fast det ju egentligen är missvisande — vad det i själva verket gäller är förbundets svenska medlemsförening i Helsingfors.

Sällskapets löpande ärenden sköts helt familjärt av kommodoren och kassören, hans hustru, DE Greta Forss-Westerlund, i en av sällskapet ägd lägenhet vid L. Robertsgatan. I samma gård finns också förbundets kansli, som sällskapet disponerar en dag i veckan. Upe i sällskapets rum möts förbundets styrelse och examensnämnd, den senare fyra gånger årligen.

Den tar då plats kring ett bord i de mest magnifika fåtöljer, ytterst lämpade för nämndmedlemmarnas klingande titlar, amiral, sjöfartsråd, överinspektör, sjöbevakningschef...

— De här stolarna stod en gång i Föreningsbankens direktionsrum, och när det fick nytt möblemang, fick bankens chaufför köra de här till sopptippen. Men han körde via L. Robertsgatan, för han råkade vara medlem i Navigationssällskapet.

## F.d. minsvepare

Över amiralen och råden — alla eldsjälar och genuint intresserade av examensverksamheten — presiderar alltså premiärlöjtnant Westerlund. Varifrån kommer en sådan då ursprungligen?

— Från Helsingfors. Men jag föddes som svensk undersäte, och gjorde därför min värnplikt i Sverige. Här gick jag med i skyddskåren, och avlade officersexamen där, sedan jag blivit finländsk medborgare 1935. Så blev jag reservofficer. Vilket kreerade en del förvirring när det blev aktuellt att också avtjäna finländsk värnplikt... vilket jag ändå slapp.

Däremot blev Stig Westerlund militärinstruktör inom ramen för skyddskårens blygsamma flotta, och redan i vinterkriget var han med som aktiv, liksom i det andra kriget. Sysslade med minsvepning, blev premiärlöjtnant, och kom som så många andra på indragningsstat när kriget var slut.

År 1947 fann han alltså sitt livs egentliga jobb som navigationslärare. Först inom Navigationssällskapet, sen i förbundet, från början som både ordförande och verksamhetsledare. 1971 överlät han ordförandeklubban åt Erik Winkelmann. Nu har alltså även verksamhetsledarens, eller ombudsmannens, ansvar gått i nya händer.

— Eller håller på att övergå, jag hänger med en stund och ger Stenström en mjuklandning i jobbet. Ett förbund som man varit med om att skapa själv släpper man inte så lätt direkt.

## Borde heta 'navigator'

Hur mycket statsstöd får en sån här allmännyttig verksamhet?

— Inte en penny. Och det saknar vi inte heller, statsanslagen skulle förutsätta ett väldigt papperskrig. Vi reder oss någorlunda med våra medlemsavgifter. Vi ger nämligen diplom utslutande åt medlemmar, och det är många som vill ha

diplom, eller vårt sjöpraktiktecken.

Det är som sagt ett imponerande antal examina som avlagts för diplom — 35 000 godkända, plus tio procent som hudat, plus kanske tjugo procent som bara gått på kurs utan att ställa upp för prov. Kvinnoprocenten blir allt större, i den aktuella högsjöskepparkursen är sju av tjugo elever damer.

— Vi ger också våra medlemmar fortbildning och övningsmöjligheter. Vi har i Navigationssällskapet en bra båt, "Navis", 13 m lång med två däck, aluminiumbyggd och försedd med ett riktigt klassrum, ombord övar vi under åtta—tio sommarmåndagskvällar praktik till sjöss utanför Hfrs — deviationsbestämning, blindnavigering, fartbestämning och kursättning, bruk av sextant etc.

— Så ordnar vi exkursioner ombord på fartyg som "Finlandia" och numera på "Finnfellow", varvid vi gruppvis under tvåtimmarsvakter kan öva bestickföring uppe på bryggan, och inte minst lära oss se småbåtstrafiken ur perspektivet från ett stort fartygs brygga.

Det ger ju en del praktik. Men är inte den där benämningen "skeppare" ändå lite missvisande?

— Jo, det är den. Och jag har personligen pläderat för att vi hellre borde tala om högsjö-, kust- och skärgårdsnavigator, som resultat av de teoretiska studierna. Sen kanske, efter någon sjöpraktik, om skeppare.

Men skepparen bör ju kunna mycket mera än enbart navigera.

## Kan lag ersätta sjövätt?

Stig Westerlund är bekymrad över att den massiva båtturen av idag inte lämnar rum för det gamla gentlemannskapet till sjöss.

— Först bar man sig av naturen hyggligt åt, precis lika väl som man hyggligt hälsade när man kom in i ett rum. Nu söker man reglera det där med lag, men inte går det ju. — Tänk på regel 5 i de "små" sjövägsreglerna, att en båt som gör högst 7 knop och mäter högst 7 meter om möjligt ska hålla sig undan båtar som är över 12 meter långa. Hur noga kan man bedöma en annan båts längd? Och ska vi vara enda land i världen där inte upphinnande fartyg alltid ska väja?

— När jag har diskuterat det här med folk i Sjöfartsstyrelsen har de sagt att regeln riktar sig mot "buseriet" till sjöss.

— Men "busarna" kör nog sällan under 7 knop!

Westerlund berättar att han en gång skaffade sig en stark motor för att pröva hur det går att i bortåt trettio knutar sköta skärgårdsnavigering samtidigt som man spanar efter flytande stock i farleden.

Det gick inte alls. Det går inte alls.

Kommodoren ogillar överdriven fart på sjön. Hans ogillande gillas av

Bez



Stig Westerlund, 70 år, är bekymrad över att den massiva båtturen av idag inte lämnar rum för det gentlemannskapet till sjöss. (Foto: Max Paetau.)



Navigationssällskapet har i "Navis" en bra utbildningsbåt. Den är 13 meter lång med två däck och försedd med ett riktigt klassrum.

## — Borgå navigationsklubb.

Sibboklubben har inbjudit oss till idékläckningskväll den 4.10. med middag och dans. Närmare genom Anne Granqvist tel. 142 666/tj. Loggkortet för "längsta båtfärden" bör inlämnas senast 2 veckor före prisutdelningen 17.10.

## — Borgå navigationsklubb.

Glöm ej prisutdelningen fredag 17. 10 kl. 19 på Svenska klubben. Aktuellt inför nästa båtsäsong: Calle Lindh berättar om de nya lantärntyperna.

anmäla sig till julfesten den 13/12.

— Borgå navigationsklubb. Klubbafon-julfest tisdag 9/12 kl 19 på Svenska klubben.

— Kråkö bygdeförening. Bord-

## — Borgå navigationsklubb.

Klubbafon tisdag 6. 1. kl. 19 i Gammelbacka svenska lågstadies-

kola. Film från Holland om sjöfart och sjöräddning. Buss från Borgå 18.55 (Tolkisvägen) och 18.45 (Hammars).

Redan gjorda anmälningar beaktas.

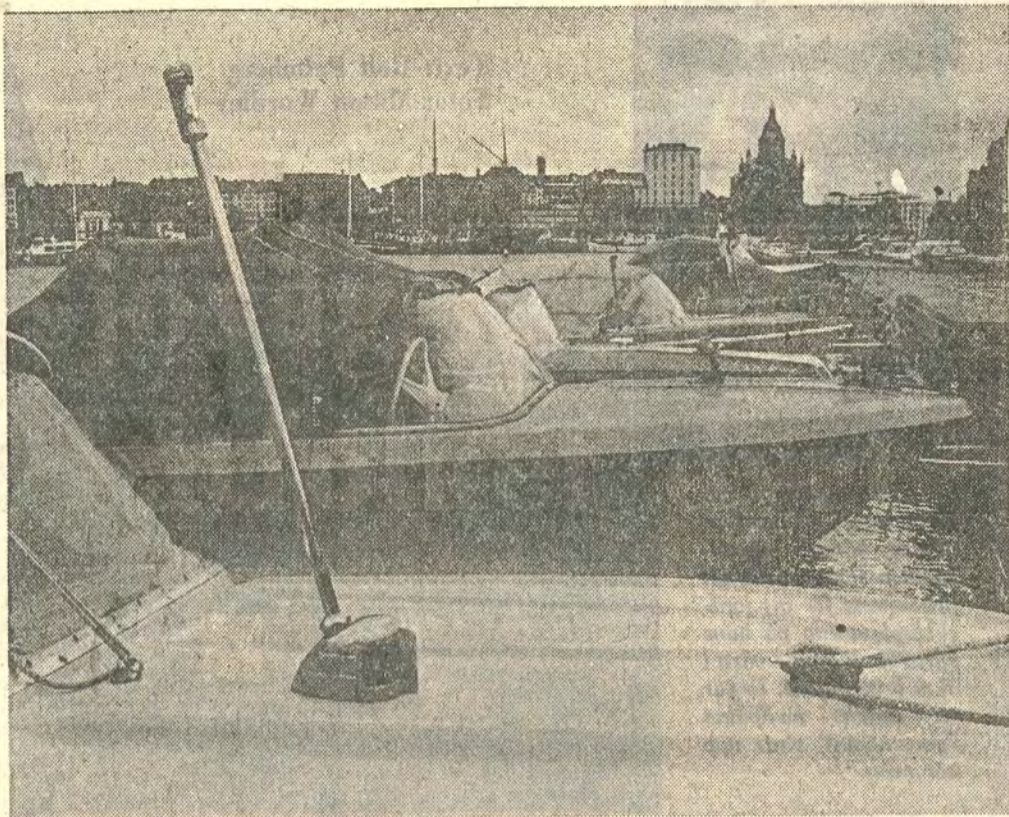
2.11.80

— Borgå Navigationsklubb. På allmän begäran: sjökortsövning för skärgårds- kust- och högsjöskeppare (nya remmare, sjövägsregler, sjökortsavgifter) tisdag 11.11. kl. 19 på Svenska klubben. Ta med behövligt material.

# Nya sjövägsreglerna står båtfolket dyrt

Det kan vara skäl att förbereda båtfolket på en skräll — nästa sommars båtsäsong kommer att medföra en extra utgift på hundratusentals mark. Den 15 juli 1980 träder nya sjövägsregler i kraft, som ställer helt nya krav på även fritidsbåtarnas navigationsljus, alltså toppljus, sidolanternor och akterljus. Det är bara fem fabriker som duger för båtar under 7 meter, lika många för båtar mellan 12 och 7 meters längd.

Någon egentlig nyhet borde detta egentligen inte vara. Den 1972 ingångna "konventionen om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss" ratificerades av Finland 1977 och trädde i kraft den 15 juli det året. Dess bestämmelser om ljus och



De flesta båtlanternor man ser längs våra kajer måste ersättas enligt de nya sjövägsreglerna. En sammansatt lanternan som den i förgrunden kommer överhuvud inte i fråga för maskindrivna båt som gör mera än 7 knop. Foto: Hannes Victorzon.

signalfigurer har medgett en respit på fyra år för installation på fartyg under 50 meter. Det är alltså den terminen som går ut nästa seglatsäsong.

Vet man om det här? Sjöfartsstyrelsen har delat ut två av sina reguljära informationsblad, nr 2/80 och 18/80 som berör just lanternorna, till båtorganisationerna och till de företag som saluför lanternor.

Men det försäkras säkert inte. Gemene båtägare vet inte om vad som väntar. Och:

Vid den flytande båtutställningen tentade Hbl på lördagen företrädare både för förbund och klubbar och för affärer i branschen. Det framgick att alla hade något slags föreställning om att sjövägsreglerna 1972 innebär nya bestämmelser om ljusen, men ingen kunde ge närmare besked, ingen hade en klar föreställning om vad det här verkligen i praktiken kommer att betyda för hundratals och tusentals båtägare.

Det kommer som sagt att betyda en hel del omak och kostnader — omkring 200 mk för småbåtsägare omkring 600 mk för dem som har båtar över 7 meter. Rättvisligen bör det också betyda en jättegod affär för firmorna i branschen, och för vissa importörer.

## Internationell bakgrund

Alltsammans baserar sig alltså på en internationell konvention, säger sjökaptan Jan Janson vid Sjöfartsstyrelsen. Konventionen har det ovan nämnda ohanterliga namnet, men vi talar kort om sjövägsreglerna 1972.

Dessa innehåller förstås framför allt styrnings- och seglingsregler. Men den del som berör ljus och signalfigurer upptar jämte bilaga största delen av spaltutrymmet i reglerna, eftersom det gäller ofta rätt invecklade tekniska specifikationer.

Vad nu angår motordrivna fritidsbåtar under 12 meter bör dessa enligt reglerna visa toppljus som syns på minimiavståndet 2 nautiska mil, sidoljus 1 sjömil, akterljus 2 sjömil. Ljussektorerna för de olika lanternorna är de samma som förut. Och som förut kan en båt under 7 meter och med under 7 knops fart komma undan med bara ett runtlysende vitt ljus — men "om möjligt" även vita sidoljus.

Segelbåtar ska som förut visa sidoljus och ett akterljus, och kan alltså, om de är under 12 meter, bruka en sammansatt lanternan, förd på eller i närheten av masttoppen. Segelbåt under 7 meter skall "om det är praktiskt möjligt" föra liknande ljus, i annat fall i god tid visa en elektrisk lampa eller tänd lanternan med vitt ljus i god tid.

## Minst IOW

Men hurudana ska nu lanternorna vara?

Ja, för det ges det sådana tekniska specifikationer enligt Internationella belyningskommissionens normer, som inte säger en lekman något. Men lekmanen behöver inte heller förstå dem, det räcker med att hålla sig till de lanternor som Sjöfartsstyrelsen har godkänt, och de är förtecknade i de nämnda infobladen.

De sålunda godkända lanternorna för båtar under 7 meter är som sagt av fem märken: Alfa 70, Aqua Signal 25, Bosch Nautic 25, Hella och LM 120. För båtar under 12 meter godkänns Aqua Signal 40 och 50, BT 435, Hella, LM 200 och R 40.

Den smärre kategorins glödlampor är IOW spol, de större 12cd.

Man förstår att det är farväl till t.ex. de behändiga små plastholkar med engångsbatterier som man ser på många båtar — stick en 10 W lampa i dem och de smälter. Men de är förstås alltså bra att ha på

roddbåtar och på de minsta och långsammaste motorbåtarna.

Men en väldigt stor del av de i övrigt välutrustade och alla normer fyllande flytetyg ni ser vid våra klubbryggor är idag alldeles klart försedda med lanternor som varken klubbens besiktningsman eller myndigheterna kan godkänna om ett år.

## Branschen har ännu ej reagerat

Hur många båtägare som får ta ett grepp i plånboken nu är inte gott att säga. Hundrade? Tusen? Tusende? Det kanske också har att göra med hur strikta myndigheterna kommer att vara det första året.

Sjöfartsstyrelsen har ännu inte formulerat godkänningsförfarandet, utan håller sig till de nordiska texterna. Situationen är sålunda ännu litet öppen på det hållet, men under höstens lopp ska allt vara klart med nationella bestämmelser, säger kapten Janson.

Och vad säger båttillbehörsbranschen, hurdan rush väntar den sig, hur ska den möta den?

Det visar sig — så mycket man nu på lördagen fick tag i "branschen" annat än några företrädare ute på båtutställningen — att man ännu inte satt sig in i saken och tydligen inte ännu vidtagit några större beställningar.

Men i Maritims butik vid Södra kajen säger man att man ju åtminstone avstått från att ta in icke godkända märken, och att man upplyst kunder som kommit för att ersätta t.ex. en söndrad lanternan om att det lönar sig att direkt satsa på godkänd modell.

Man får hoppas att båtproducenterna under de fyra senaste åren sett till att de försett nybyggena med lanternor som inte behöver bytas ut!

## Förslår 200 — 600 mk?

Vad kostar då den nya utrustningen?



SIBBO 4.10.80

TOTI OCH TOR I MISSSTÄVLING



**BORGÅ  
NAVIGATIONS-  
KLUBB**

ÅRSMÖTE 13.2 -81 kl. 19 på  
Gammelbacka svenska hög-  
stadieskola. Stadgeenliga  
ärenden.

Styrelsen

## Ledarskifte i BNK:

Hbl 17.2.81

# Helge Hansson ny kommodor

BORGÅ LK. HELGE HANSSON valdes till ny kommodor för Borgå Navigationsklubb vid ett välbesökt årsmöte som under Grands reparation för ovanlighetens skull hölls på Gammelbacka lågstadieskola.

Helge Hansson efterträder TORSTEN JOHANSSON som efter ett långt dagsverke på olika poster inom klubben och senast som kommodor, nu velat dra sig tillbaka.

Vicekommodor är ERIK KARLSSON och ny i styrelsen ERIK LÄCKSTRÖM och STIG BRANDT, den förra som ordinarie och den senare som suppleant.

Utöver sedvanliga lagstadgade årsmötesförhandlingar lät sig mötet informeras om det aktuella läget i fråga om förhandlingarna med Borgå landskommun om arrende av Repholmen — frågan. konstaterades ha bordlagts i kommunstyrelsen närmast för avtalsteknisk precisering av formuleringarna i avtalstexten.

Vidare beslöt årsmötet om förmånlig massanskaffning av nya sjökort för de medlemmar som så önskar — en teckningslista ligger framme hos vicekommodoren fram till sista mars.

Verksamhetsplanen följer mönster från tidigare år. —EL.

# Borgåklubbar oense om styrelseledamot

6.3.81

ESBO. Det höll på att blåsa upp till storm när ny förbundsstyrelse skulle väljas för Finlands navigationsförbund vid årskongressen i Esbo på lördagen.

Borgå navigationsklubb och Porvoon Kipparit kunde nämligen inte enas om en gemensam Borgå-kandidat utan ställde upp med egna kandidater. P-O LINDQUIST, Borgå Navigationsklubb, som var i tur att avgå och Porvoon Kipparits motkandidat AAKE OJANIEMI ställdes mot varandra. Kipparit ville alltså ha nytt blod in i styrelsen. Lindquist återvaldes med röstetalet 4692 mot 3048 röster förkonkurrenten Ojaniemi.

Inom Borgå Navigationsklubb hävdar man att det luktade språkstrid. — Nej, det är det asolut inte frågan om, kommenterar JORMA KOKKO, kommodor för Porvoon Kipparit. — På sjön existerar endast gemenskapen! Vi ville endast ha in vår egen man för att stimulera verksamheten inom förbundet, försäkras han.

Huruvida det hela kommer att inverka på samarbetet mellan de två klubbarna är svårt att uttala sig om i detta skede, konstaterar ERIK KARLSSON som representerade Borgå Navigationsklubb vid årsmötet. Han hoppas dock att liknande tillbud skall kunna undvikas i framtiden. Porvoon Kipparits kommodor tror däremot att gnabbet inte kommer att inverka på samarbetet. Han vill tvärtom utöka samarbete mellan de två förenin-garna.

I övrigt återvaldes hela styrel-

sen. Av de i tur avgående styrelsemedlemmarna återvaldes förutom P-O Lindqvist, (Borgå Navigationsklubb), BJÖRN ERIKSSON, (Vasa Navigations-sällskap), LARS JOHANSSON (Lahden Navigaatioseura), och VIRMO SUONPÄÄ (Tampereen Navigaatioseura). I stället för avlidna ERIK WINCKELMANN nyvaldes Juho Mäkelä (Tikkurilan Navigaatioseura).

Styrelsen består i övrigt av ordförande JAAKKO AUTERINEN (Helsingin navigaatioseura), viceordförande LEO REI-

MAN (Navigationssällskapet i Åbo), medlemmarna GRETA FORSS-WESTERLUND (Navigationssällskapet), WELI-MIES SOVERO (Helsingin navigaatioseura) och STIG WESTERLUND (Navigationssällskapet).

Ny verksamhetsledare från och med den 1 oktober 1980 är före detta Borgåbon FREYVID STENSTRÖM som efterträdde STIG WESTERLUND som upp-nådde pensionsåldern senaste höst.

LEIF WIKSTRÖM

## 48 nya skeppare i Borgå

21.3.81

BORGÅ. Sammanlagt 48 personer skrev godkänd skärgårds-skepparexamen vid svenska medborgarinstitutet i Borgå den sista januari i år. KARL-JOHAN STRÅHLMANN var primus.

Godkända: Karl-Johan Stråhlmann (primus), Jeanette Aarnio, Rune Andersson, Rainer Blom, Ove Blomqvist, Ulla Blomqvist, Siv Boström, Christian Bäckblom, Rurik Englund, Nils Eriksson, Håkan Mikael Forsman, Hans-Göran Forstén, Jean Granström, Mats Green, Sigurd Gustafsson, Jan-Peter Hagman, Markus Henriksson, Yvonne Henriksson, Kaj Kajander, Ralf Karlqvist, Fred Karlsson, Tor-Fredrik Karlsson, Christina Klawér, Holger Kraufvelin, Kim Kronstedt, Kaj Lindfors, Anne Lindholm, Robert Lindroos, Carola Lönnqvist, Margita Magnusson, Maj-Britt Oksanen, Margaretha Piela, Peter Ramm-Schmidt, Folke Rask, Venny Rask, Thomas Rejman, Jörg Roberts, Johan Sandberg, Christer Sandström, Bertel Simonsen, Stefan Simonsen, Jan Smedberg, Alice Sundman, Christer Sundman, Caj Söderberg, Bertel Westerlund, Per-Erik Westerlund och Carl-Johan Wiksten.

— Borgå navigationsklubb. Klubbaf-ton i Gammelbacka svenska lågstadieskola tisdag 10. 3 kl. 19. Ing. Stig Lindström och Carl Lindh demonstrerar deccanavige-ring.

## Borgåskeppare studerade decca

17.3.81

BORGÅ LK. Borgå navigations-klubb hade vikt sin senaste klubbaf-ton för en introduktion i deccanavigering. Ingenjör CARL LINDH stod för den teoretiska delen medan ing. STIG LINDSTRÖM demonstrerade decca-apparaturen på ort och ställe. Ut-gående från det för skeppare väl-kända begreppet ortlinje fick Calle Lindh mycket åskådligt fram den grundläggande idén i decca med dess Mastersändare och röda, gröna och violetta slav-sändare. Den första deccakedjan togs i bruk vid landstigningen i Normandie och i detta nu finns det 49 deccakedjor runt om i värld-

den. Ing. Lindström demonstrerade positionsbestämningen i praktiken även om han påpekade att den ej ger samma noggrannhet på land som över öppet vatten. I Finland har vi två slav-sändare, den ena vid kusten nära ryska gränsen, den andra i Padva i Bromarv. Största noggrannhet uppnås kring Helsingfors — bättre än 25 m vid idealiska förhål-landen. — AG.

VOL MOTTAS MED DECCANAVIGERING.

— Borgå Navigationsklubb. Jordan Runt — sjöfartsbetonad tippningstävling tisdag 14. 4. kl. 19 i Gammelbacka sv. lågstadieskola. Kort information om lanternbestäm-melserna. 81



Bbl — Erik Läckström

• Fladan ser bred och fullt farbar ut i vinterskrud, men då våren kommer och isarna går avslöjas en smal och framförallt grund vattenled, som år för år förutsätter allt mindre farkoster

för att vara framkomlig. Och nu förefaller det som om den efterlängta muddringen skulle låta vänta på sig mycket länge ännu.

# Muddring av Fladan skjuts på framtiden

5.2.81

BORGÅ LK. Förhoppningarna om en snar muddring av Fladan håller på att komma på skam. Ursprungligen var det meningen att denna "evighetsfråga" skulle klaras av i år. På senare tid har man talat om nästa år med tillägget "i bästa fall" och

Den lokalt mycket angelägna muddringsfrågan har med andra ord inte avancerat nämnvärt. Vad som åstadkommit är en plan över projektet och en kostnads-kalkyl, men alltjämt inga beslut om ett förverkligande av planerna för att inte tala om en tidtabell.

Enligt vattenvägschefen på Nylands väg- och vattenbyggnadsdistrikt, Olavi Karlsson, räknar man med att det skall kosta mellan 600.000 och 700.000 mk att muddra vattenleden mellan Kroksnäs sundet och Seitlax fjärden. Fladan skulle därigenom få ett djup på ungefär en meter.

nu säger vattenvägschefen på Nylands väg- och vattenbyggnadsdistrikt, OLAVI KARLSSON, att muddringen knappast blir av förrän någon gång i en "dunkel framtid". Det finns inte pengar att lösgöra för ändamålet.

Det är kostnaden som nu är kruxet, säger Karlsson. — De några hundra tusen, som vi årligen disponerar för projekt av det här slaget räcker inte långt och dessutom har man ansett hamnprojekt för småbåtar vara angelägnare. Vattenvägschefen konstaterar, att

den beräknade muddringskostnaden för Fladan representerar två-tre års anslag enligt dagens storlek.

Han ser därför pessimistiskt på möjligheterna att i en snar framtid kunna inleda muddringen.

— Om inte sysselsättningspen-gar anvisas för ändamålet. — RG.

## Minimimått för lanternor

15.5.81

HELSINGFORS. Nya regler för lanternorna på fartyg kommer att träda i kraft från och med den 15 juli detta år. Bestämmelserna bygger förutom på sjövägsreglerna också på internordiska normer. Undantag från detta utgör dock fartyg med en längd under 12 meter, vilka används inom de finländska inre territorialvattnen, samt på sjöar, älvar, åar och kanaler. Med inre territorialvatten avses den del av territorialvattnen, som på landsidan begränsas av strandlinjen, och älvmyningarna samt på havssidan som yttre gräns av en bruten linje, vars hörn- eller brytpunkter är belägna på de yttersta punkterna i terrängen, antingen på fastlandet, på öar, kobbar och skär. För gamla fartyg med en längd under 12 meter krävs inte typgodkända lanternor, men lanternorna skall uppfylla följande min mimått: ljusöppningens höjd skall vara minst 40 millimeter och linsens yttre diameter minst 45 millimeter. Avvikande från de nordiska normerna tillåts 10 watts lampa och för fartyg med en längd under sju meter 5 watts lampa. Bestämmelsernas syfte är att lanternorna på nya fartyg skall vara typgodkända, men att man i lanternorna skall få använda de lampor med de effekter som stadgas här ovan. Med nytt fartyg avses i detta sammanhang fartyg som första gången tagits i bruk efter den 15 juli i år.

# Mildare bestämmelser om nya fartygsljus

ÅBO (Hbl — Per Lindberg) Det förefaller troligt att de synnerligen stränga internationella bestämmelserna om fartygsljus på sjön, som i sommar kommer att tvinga hundratusentals båtägare i Finland att köpa nya lanternor, inte kommer att träda i kraft i den utsträckning

som fruktats, antydde överdirektör Heikki Muttilainen från sjöfartsstyrelsen då han på lördagen öppnade båtutställningen Havet kallar -81 i Åbo. I alla händelser är det klart att bestämmelserna då det gäller båtar på våra insjöar inte alls ändras, framhöll Muttilainen.



Peter Norlin, världskänd yachtdesigner och båtkonstruktör gjorde Åbo och "Havet kallar -81" den äran på öppningsdagen med anledning av att hans nyaste konstruktion, Albin Nova, visas i Åbo för första gången i Finland. (Foto: Hede)

— De närmaste dagarna kommer att visa ifall också de övriga nordiska länderna kommer att gå på den "mildare" linje i fråga om lanternföringen på båtar på 7—12 meter som vårt lands sjöfartsstyrelsen nu vill gå in på, betonade Muttilainen, som förutom lanternföringen också berörde det nya utprickningssystemet.

Han påpekade att också de nya remmarna — eller såsom man egentligen skall säga och som det officiellt heter, vilket också en läsare påpekat för undertecknad — "märkena" utvecklats tekniskt och bl.a. förses samtliga nu med reflexband vilket innebär att de kommer att synas betydligt bättre i mörkret än tidigare.

— Vid övergång till det nya utprickningssystemet måste sjökorten givetvis förnyas så att de motsvarar detta. Eftersom det nya systemet fundamentalt skiljer sig från det tidigare har vi på sjöfartsstyrelsen försökt inskräpa hos allmänheten att sjösäkerheten på farleder med den nya utmärkingen kan tryggas endast genom att den som ämnar sig ut på farvattnen förser sig med nya sjökort, betonade Heikki Muttilainen.

De nya sjökorten har med några få undantag varit till salu ända från årets början. I detta nu är det bara ett



VD för importören Keskusautohalli Oy i Åbo Tauno Vuola, sjöfartsrådet Nils Wetterstein, Silja Lines VD Harry Österberg och "Albin Novas" konstruktör den kände Peter Norlin i samtal framför båten, en sensation på Åbouställningen. (Foto: Hede)

par sjökortsserier för småbåtstrafiken som ännu är i tryck och nytryck håller redan på att tas av mer än tjugo sjökort.

## Nyheter, Peter Norlin

Över en halv miljon besökare har under årens lopp kommit till båtutställningen i Åbo. Havet kallar, konstaterade medlemmen i styrelsen för andelslaget Åbomässan, sjöfartsrådet Nils Wetterstein när han hälsningstalade vid öppningen på lördagen. Han bekymrade sig för att båtutställningen idag har alltför trånga utrymmen trots att årets utställning faktiskt är den största hittills i fråga om golvytan genom att också idrottshallens nedre våning nu tagits i bruk.

Nils Wetterstein konstaterade att han redan för sju år sedan påpekade att åbøbåtutställningen borde få bättre utrymmen men att hittills ingenting skett i fråga om den planerade utställningshallen. Han hoppades att tomfrågan för denna skall kunna lösas så snart som möjligt.

Årets Havet kallar i Kuppis idrottshall i Åbo är i många avseenden annorlunda än tidigare års båtutställningar i Åbo. Det som framför allt skiljer är avdelningarna för vindsurfare och för gör-det-självybyggare, men en rad nyheter har också tagits fram i fråga om båtar och utrustningsdetaljer.

På lördagen fick Havet kallar dessutom en mer än lokalt åbomässsig prägel i och med att den kända båtkonstruktören och världsmästarseglaren Peter Norlin och "Skopbank of Finland's" besättning ställde upp och svarade på allmänhetens frågor.

## Årets nyhet: Albin Nova

Åbouställningen är den sista i raden av stora båtutställningar, den kommer så sent att det är mera sällan några verkliga nyheter kan visas upp här. Men denna gång har man i alla fall ett trumfäss: Albin Nova, konstruerad av Peter Norlin och i många avseenden en verklig "årets båt".

Albin Nova är verkligt splitterny:

prototypen kunde visas på Stockholms båtmässa och nu har Åbo den äran. Peter Norlin har också i dagarna kunnat provsegla båten i Gotlandsvattnen och han uppger för Hbl att båten överträffat hans egna förväntningar. Det är fråga om en snabb familjekryssare utan "iordeformationer" med harmoniska linjer, en storsyster till Albin Express som under ett och ett halvt års tid tillverkats i över 1 000 exemplar.

Det kanske intressantaste med "Novan" är att dess pris torde ligga c. 50 000 mk under konkurrenternas: det här betyder i alla fall inte att det rör sig om någon varmansbåt eftersom det pris Keskusautohalli Oy som importerar flytetyget kommer att ta är uppe i 187 500 mark.

## "Livrädd för havet"

Peter Norlin är mångfaldig världsmästare i segling. Han är egentligen byggnadsingenjör men har numera bakom sig ett 70-tal båtkonstruktioner av vilka ett 20-tal i serieproduktion och han har konstruerat ungefär 12 000 båtar. Det började från "Scampi" 1969 och för närvarande byggs "The Swedish Entry", den svenska deltagare i "Whitbread Round the World Race 81" där också "Skopbank of Finland" är med.

— Man måste vara oerhört intresserad av sjön och båtar för att kunna åstadkomma hyggliga flytetyg, menar Peter Norlin, som berättar att en av de båtar han ritat som han aldrig glömmat var av sådan kvalitet att han var livrädd när han seglade den. — Det är just denna rädsla för sjön och havet som jag tror att i mångt och mycket utgör incitamentet för båtintresset.

Peter Norlin vill göra båtar som det är "förstånd" med, inte avancerade kappseglingsmaskiner utan familjebåtar som seglar snabbt, och för att komma hit seglar han också med familjen rätt "professionellt" — det gäller att hela tiden pröva hur en viss båt sitter och hur den lämpar sig för familjen.

## Navigationförbundets verksamhetsledare:

15.5.81

# Hålls på landbacken tills du kan märkena!

HÉLSINGFORS. Telefonen ringer i ett. "Finlands Navigationsförbund — Stenström." Från morgon till kväll får nya verksamhetsledaren FREYVID STENSTRÖM, före det-

ta Borgåbo, svara på kvistiga frågor som hänför sig till de nya sjömärkena och reglerna. Det är alltså full rulle på navigationsförbundet för tillfället.

— Folk vill veta allt möjligt om det nya systemet.

Några problem för sjöfarna torde reformen dock



● Det gäller att vara på alerten i sommar och ta de nya sjömärkena på rätt sida, påpekar verksamhetsledare Freyvid Stenström vid Finlands Navigationsförbund.

inte medföra. Sjöfartsstyrelsen, radio, TV och tidningspressen har matat ut information i massor om det nya systemet som börjar bli ganska inpräntat i båtägarnas medvetande vid det här laget. De som inte kan de nya sjömärkena före första båtferden, skall inte heller bege sig ut på sjön, framhåller han.

Verksamhetsledare på navigationsförbundet har många uppgifter. Han skall bland annat verkställa planerade åtgärder, föra korrespondens, sköta om examenstenter för skepparkurserna, upprätthålla kontakten på fältet, verka som samlande kraft för navigationsklubbarna och koordinera verksamheten. Till förbundet hör i dag 90 klubbar eller sammanlagt 12.000 medlemmar.

Kursverksamheten hör till de viktigaste uppgifterna inom förbundet. Fritidsseglare får nyttiga kunskaper om navigation och sjöregler och en gnutta sjovett. Meningen är ingalunda att utbild-

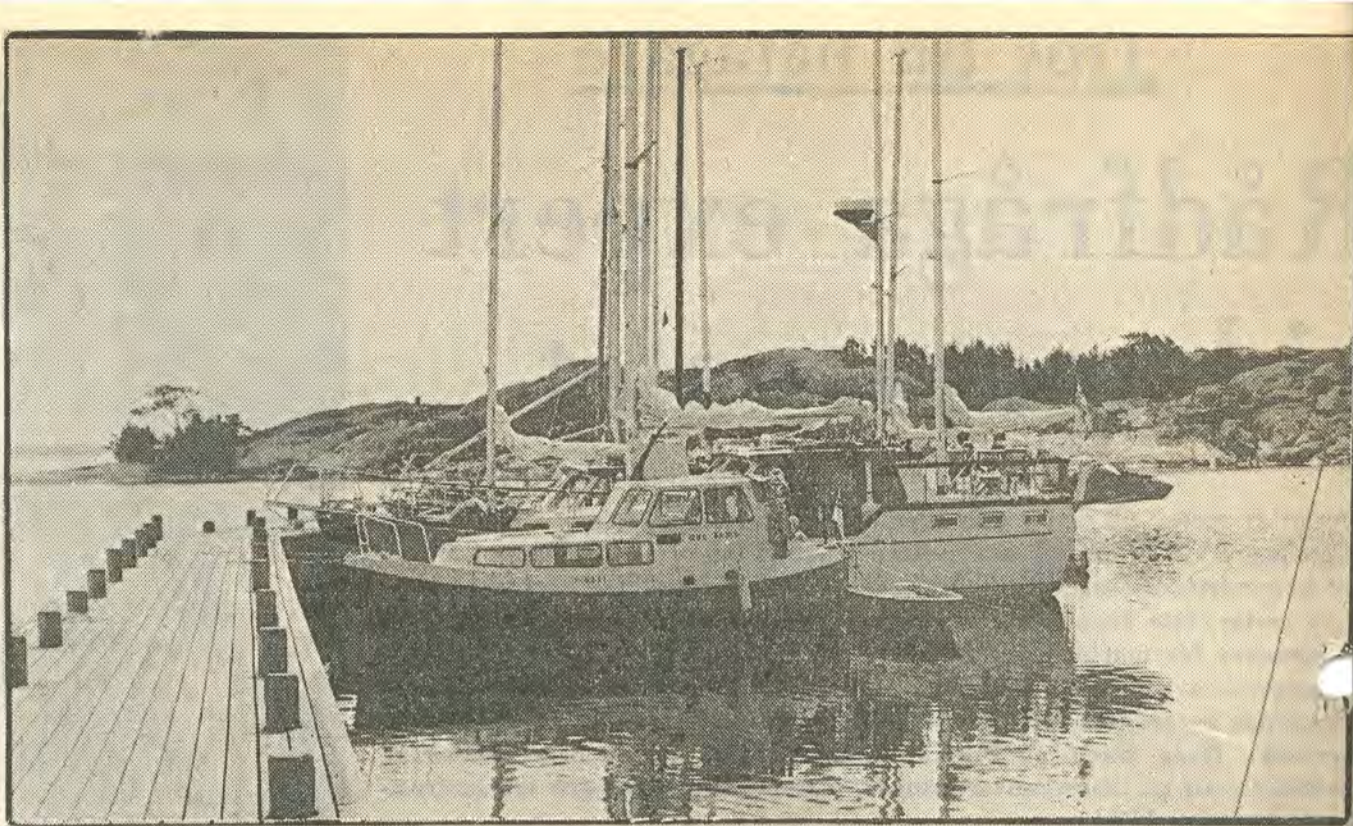
da sjömän utan duktiga amatörseglare, framhåller Stenström. Men han efterlyser en mera praktisk utbildning på skolbåtar. — Vi har goda erfarenheter av praktiska övningar i Helsingfors. Kravet är 36 praktiktimmars. Till uppgifterna hör bland annat blindnavigering som blivit mycket populärt bland deltagarna. Navigeringen går ut på att eleverna ger order åt rorsmannen från kabyssen. De ser alltså inte var båten befinner sig. Deltagarna får sedan i sinom tid se var de hamnat med båten. . . Mycket hälsosamt, påpekar Stenström. Och dessutom är det intressant och lärorikt.

Men man får inte heller gå till överdrifter när det gäller den praktiska delen och ställa målen för högt, anser han. I framtiden blir det kanske aktuellt med skolbåtar bland alla navigationsklubbar. Den praktiska undervisningen skulle helt säkert höja standarden bland fritidsskepparna. De som avlägger den teoretiska examen skulle bli navigatörer. Först efter det man avlagt det praktiska examensprovet skulle man vara skeppare.





Många träbåtskeppare slipar ner fernissan varje år och stryker på nytt. Andra hävdar att ytfinishen kan hålla i flera år om underarbetet är välgjort.



En invasion, en verklig landstigning av stora "Nauti-Cats" som körda av "landkrabbor" med mycket pengar men föga sjövätt med ett slag förvandlar idyllen i Lappo byhamn till stress och oro.

## Även rika storbåtsägare bör ha sjövätt, visa hänsyn

Text och foto  
Per Lindberg

Hbl 28.3.81

□ I Lappo by på Brändö, Åland har byalaget byggt en verkligt fin vågbrytare-gästhamn som med ett slag gjort Lappo tillgängligt för båtturister och därmed skapat inkomster för den livskraftiga utskärsbyn i Skiftets norra delar. En ledd småbåtsturism av bästa märke, till nytta och nöje för alla parter!

Tisdagskvällen den åttonde juli 1980 ligger ett tiotal båtar, svenska och finländska sida vid sida i naturlig, självklar samsjäs i Lappo gästhamn. Kvällen är strålande vacker och allt är lugnt och stilla när hamnvakten vid 19-tiden driver in gästhamnsavgiften.

Båtarna är "sjömässigt" förtöjda för natten, stilla samtal pågår här och där, men den självklara tystnad som frivilligt intas vid 22-tiden i hamn börjar lägga sig.

Plötsligt är de där: fyra stycken stora motorseglare, "miljonärsfarkoster" som för all del ståtligt kommer inkörande i "konvoj" in i Lappo hamn. Men ...

Den ena sidan av bryggan, visserligen den yttre, men det har ingen betydelse i den obefintliga vinden denna högttryckens sommar, är helt tom, men nej, in bland de andra båtarna, bland dem som redan lagt sig till ro för natten skall man. Och "bland" förresten! Ingalunda! Ingalunda, sida vid sida skall de fyra ligga trots att den "lucka" som finns är absolut otillräcklig t.o.m. för två av dessa stora farkoster — in skall man.

### Förtöjningar rivs upp

Förtöjningar för redan tysta båtar skall upp, ankartrossar är i fara, högljudda rop och kommentarer ekar över hamnen.

— Hänsyn, vad är det? Vi äger ju det här landet, vi gör som vi vill, andra får lov att anpassa sig! När jag i ilskan slutligen undrar vad det hela egentligen rör sig om får jag ett oförsämligt svar, en fråga om detta "inte är ett fritt land?"

Ja visst är det ett fritt land, och i den friheten ingår "lika rätt" för alla, inte bara för dem som har penningens makt, utan för dem som har mer sjövätt och folkvätt, men kanske mindre pengar.

Jag har tidigare i offentligheten uttryckt mitt bekymmer över de svenska nöjesseglarnas "framfart" i de finländska skärgårdarna.

De svenska seglarna har "bättrat" sig. De hotar inte friden i skärgården i dag. Det gör istället

nyrika, finländska uppkomlingar som skaffat sig flytande lyxvillor. Utan att ha de förutsättningar som ett utnyttjande av vår enastående skärgård skulle kräva. Framför allt förmågan att visa sjövätt — och hänsyn. Hänsyn till sina medmänniskor, men också hänsyn till skärgården och dess fasta invånare, förstälse för dem.

Människorna ombord på de fyra lyxfarkosterna, jag vet vilka de är.

De läser säkert inte dessa rader, men jag hoppas att deras segelsällskapsrepresentanter gör det — de är nog den enda framkomliga vägen då det gäller att få ut litet vett till dessa skärgårdens nya marödörer.

Vad är det för fint med vackra, välskötta flytetyg om inte deras besättningar besitter ens de elementäraste kunskaper om natur och folk i skärgården, om hur man uppträder i den, om hur man visar vett och

hänsyn på sjön?

För att ha rätt att föra seglarflaggan, ett segelsällskaps speciella nationsflagga, krävs i dag att båten är inregistrerad, försedd med certifikat och vederbörligen kontrollerad. Men det här räcker inte: kontrollera också ägarnas förstånd, deras inställning till andra människor. Vi har ingen rätt att klaga över utländska farkosters fel så länge våra egna uppträder hur som helst.



Den verkligt fina gästhamnen i Lappo by byggd av byborna har redan vunnit nöjesseglarnas uppskattning och med ett slag öppnat Lappo för båtturisterna. På gott och ont...

ma, och att fortsätta att skilja dem åt. Många av de köksrejer från båten som man sorterar in i kökslådan hemma på hösten, brukar tyvärr aldrig komma tillbaka ombord där de så väl behövs nästa säsong.

### Allmän översyn

Det är också praktiskt att göra en allmän översyn av hela inredningen under däck. Mattor behöver tvättas, skåp och lådor rengöras, lås kontrolleras. Titta också över träinredningen. Gör en storrengöring och använd litet möbelpolish till teaken så ser det genast fräschare ut.

Man bör också kontrollera hyttfönstrens infattning invändigt och spåra eventuella läckage både där och mellan skrov och överbyggnad.

Du som är händig har säkert redan planerat ytterligare förbättringar under däck för att göra det ännu bekvämare till sjöss under nästa säsong.

### Skrov och däck

Och hur ser skrov och däck ut? Många träbåtskeppare slipar ner fernissan varje år och stryker nytt. Andra hävdar att ytfinishen kan hålla i flera år utan extra åtgärder om underarbetet är välgjort och man har lyckats med strykningarna.

Skepparen känner sin egen båt bäst. Om man har båt i plast är underhållet avsevärt enklare. Men även plastbåten har trädetaljer som behöver översyn. Det viktiga är att underhållet sker kontinuerligt. Ge akt på de ställen där fernissan ser ut att vara sliten. Slipa tunt och försiktigt och komplettera med ett par strykningar av fernissa. Upprepa om det skulle visa sig nödvändigt. Blanka delar, som knappar, pulpits och vinschar ses över och i övrigt får båten en grundlig rengöring.

### Försiktigt med teak

När det gäller teakdäck går meningarna isär. En del hävdar att de skall lämnas obehandlade, andra att man bör använda någon form av teakolja.

Om du har en ny båt med fräsch teak — var försiktig innan du vidtar några åtgärder. Rådgör med varvet eller båtgrannen eller båtillbehörsaffären innan du gör första strykningen.

Effekten kanske inte alls blir den du har avsett och då är det svårt att rätta till misstaget.

### Små detaljer

Trots att du har konserverat motorn på hösten och gjort alla övriga förberedelser för en lyckad vårstart, kan ett misslyckande bero på ett dåligt tändstift eller ett oladdat batteri.

Byt därför till nya tändstift, förvissa dig om att batteriet verkligen är fulladdat, torka och kontrollera alla kablar så att du undviker vinterfukt som orsakar överslag och stjä

effekt. Om du har bensindrivna motor, töm bensintanken, fyll på ny bensin med lämplig mängd K-sprit mot vatten i bränslet. Det är många små, enkla åtgärder som ofta bidrar till om den första vårstarten skall lyckas eller inte.

### Bottenfärgen

Och hur ser botten ut? Säker tvättade du av bottenmålningen från bevuxning och vattenavlagringar redan i höstas. Du kanske också slipade de ställen där färgen behövde en påbättring. I så fall är du väl förberedd inför bottenmålningen. Om inte, måste proceduren genomföras i vår. Bottenmålningen sker av två anledningar — dels för att ge ett bättre skydd för gelcoaten — det tunna lagret som ligger ytterst på plastskrovet — dels för att hindra bevuxning.

Om du har bottenfärg sedan tidigare — se till att du får en färg med samma metallbas, annars är det risk att den nya färgen stöts bort och flagnar. Båtaffären kan ge råd.

### Poleringen skyddar

Plastbåten behöver också underhåll. Om du upptäcker hål i gelcoaten bör dessa lagas omgående. Att släppa in fukt till plasten under gelcoaten kan resultera i större skador. Lagningsattsar med hårdare finns att köpa i praktiska förpackningar.

Innan båten går i sjön skall den vaxas och poleras. Det ger ytterligare skydd för plasten. Utför gärna behandlingen två gånger på våren och en gång till under säsongen. Du kommer att upptäcka att det behövs.

### Båtkompisarna kan

Som ny båtägare väntar ett stort och härligt äventyr till sjöss, men också många frågor inför vårstartningen. Om du tillhör en klubb har du sakkunskapen så att säga in på relingen. Fråga båtgrannen! Du kan inte ana hur mycket samlat vetande och erfarenheter det finns hos kompisarna på båtklubben. Det finns nästan alltid någon som kan ge råd om just ditt problem.

Men antingen du är nybliven eller gammal skeppare, kom ihåg att båten inte är färdigutrustad för att den har gått i sjön på vårkanten. Se över ankare, båtshake och linor, prova lanternor, styrinrättning och manöverorgan.

Gör heller inte den första provturen med motorbåten ensam. Ta med någon i båten eller gör sällskap med andra båtar. Förargliga fel kan fortfarande inträffa innan alla detaljer är intrimmade.

Och när du har kollat kompass och sjökort och förvissat dig om att flytvästarna fortfarande bär — barnen växer — då är det tid att trycka ner flaggan i akterfästet och styra ut. Trevlig båtsommar! (FLT)