



● Stig Brandt (t.v. med ryggen mot kameran) skötte protokollservicen vid målplatsen där Hans Vilkmán (hopkrupen) efter en insats som ledde till minsta antalet felpoäng i b-klassen lossar tävlingsnummerskylden från båten. Hans Vilkmán körde övningen med Bengt Sundberg som navigatör.

Helge Andersson på fördäcket till Tom Petas båt med tävlingsnummer elva, gör sig beredd att lämna ifrån sig övningsprotokollet efter en navigatorsinsats som gav en fjärdeplacering.



● Eftersnacket rev upp vågor också vid övningsprotokollet och sjökorten på paviljongväggen på Repholmen. Klubbens ansvariga byggmästare Karl Andersson på trappan förefaller försjunknen i planering av de åtgärder som ännu återstår innan den nya paviljongen är helt färdig.

Elva båtlag dagnavigerade på gropig Svartbäckfjärd

BORGÅ LK. En sydväst av en vindstyrka som utlöste väderleksvarningar till båtförare på Finska viken hindrade inte elva båtlag att ställa upp i Borgå navigationsklubbs traditionella övning i dagnavigering på lördag.

Klubben talar ogärna om tävling i sammanhanget men för i alla fall bok över hur deltagarna genomför övningen och bedömer prestationerna – under de här förhållandena med tämligen grov sjö på Svartbäckfjärden där banan hade dragits blev poängmedeltalet tämligen högt.

I klass A noterades minsta antalet felpoäng av båtlaget ANNE GRANQVIST – TAGE HYRKKI (med den förstnämnda som navigatör) med 17 poäng, i klass B av BENGT SUNDBERG – HANS VILKMAN, 30 p och i klass C av OLLE LINDLOM och CHRISTER EKLUND med likaså 30 poäng.

Start och mål fanns på navigationsklubbens brygga vid Repholmen och banan hade dragits på en sträcka av ungefär femton sjömil väster om Emsalö med den nordligaste kontrollen uppe i Kodderviken och den sydligaste öster om Kalvöns sydspets.

Den sydvästliga vinden rev upp en präktig sjö som skapade problem för framför allt navigatörerna som skulle bestämma positioner i en båt som inte ville låta sjökortet och besticken ligga kvar på bordet.

Övningen kunde emellertid genomföras utan haverier och radioförbindelsen mellan Repholmen där tävlingskommitténs Ulf Högström och klubbstyrelsens Stig Brandt skötte rutinen och tävlingskommitténs Bengt Sjöström som höll vakt på den enda bemannade kontrollen vid banan, kom aldrig att nyttjas för annat än meddelandet om att sista båtlaget hade passerat kontrollen.

Pedagogiskt inslag

Navigationsövningarna – oavsett frågan gällt dag- eller nattnavigering – har i regel innehållit moment som haft ett pedagogiskt syfte utöver det rent navigations-tekniska.

Sålunda utsattes bl.a. deltagarna i en av de tidigare nattövningarna för en icke angiven kontroll där en roddbåt i vassruggarna sände ut nödsignaler med ficklampan – den som inte i iver gav sig tid att "avbryta tävlingen" för att hjälpa de förmodat nödställda, straffades hårt med minuspoäng.

Den här gången hade övningsstrategen Ralf Lindblad med de övriga kommittémedlemmarna gått in för att friska upp minnet i fråga om hur man gör upp en deviationstabell för sin båtkompass.

Båtkompassen visar mer eller mindre fel där den sitter i båten och det gäller att konstatera felet och hur det varierar på alla de

olika kurser som ryms på cirkelns 360 grader. Självklart är att navigering i mörker eller tät dimma efter ett felaktigt kompassutslag utsätter båtföraren för påfallande stora risker.

Den här uppgiften hade förts in i övningen som en enkel räkneuppgift baserad på delvis tänkta förhållanden och överraskande många hade plockat de fulla 20 felpoäng uppgiften gav om den löstes fel eller förbisågs. Bara tre båtlag hade löst deviationsbestämningen felfritt, två båtlag hade dragit på sig en, respektive tre poäng medan de resterande sex båtlagen av en eller annan orsak drog på sig fulla tjugo felpoäng.

Präktig paviljong

Sydvästen lämnade Repholmen i lä och när vädret på kvällen klarnade upp och övningen hade lyckligen genomförts, kom efter-snacket att föras i båtar, på bryggan, på stranden – och uppe vid klubbens präktiga nya paviljong som Sven Öhmans byggnadskommitté under ansvariga byggmästaren Karl Anderssons övervakning tillsammans med ett stort antal frivilliga talkoarbetande klubbmedlemmar förde upp under några hektiska veckor i maj.

När klubbens skeppardimission gick av stapeln första fredagen i juni kunde byggmästaren slå de närvarande med häpnad med att berätta att projektet hade avancerat så långt att takstolarna hade rests och veckoslutet före midsommar firade de engagerade klubbmedlemmarna ett välförtjänt taklagsöl en lördag då regnet verkligen satte tätheten hos takplåtarna på prov.

Nu, när en viss komfort kan tryggas också då vädret prövar tålmodet, inbjuder Repholmen navigationsklubbens ansvariga till mångsidig breddning av verksamheten.

Resultat:

Klass A: 1. Anne Granqvist – Tage Hyrkki, 17 p, 2. Jan Karlsson – Erik Karlson, 21 p, 3. Boris Ek – Börje Ek, 27 p, 4. Helge Andersson – Tom Petas, 34 p, 5. Lars Lang – Bo Rikberg, 42 p, Hardy Blomfelt – Leif Johansson, 42 p, 6. Tore Andersson – Björn Ehrstedt, 50 p.

Klass B: 1. Bengt Sundberg – Hans Vilkmán, 30 p, 2. Per-Erik Vesterlund – Bror Rehnstrand, 45 p, 3. Ann-Mari Andersson – Börje Andersson, 72 p.

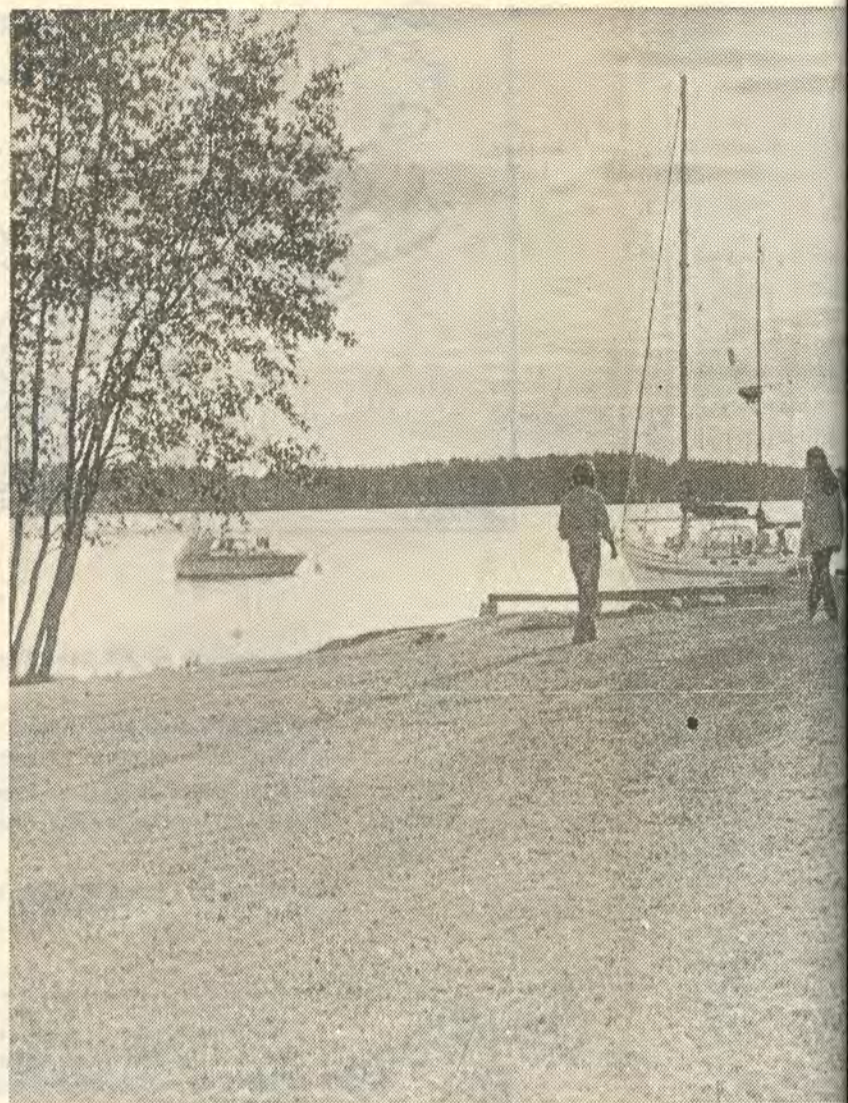
Klass C: 1. Olle Lindblom – Christer Eklund, 30 p.

ERIK LÄCKSTRÖM

Bente, 25 och Stig, 50 skall runda Ka ... och sedan till Falklandsöarna



I en mycket lugn vik i Pellinge skärgård sitter Stig Eriksson och Bente Winslöv ombord på Diana III och planerar för den färd som i vinter skall ta dem runt Kap Horn till Falklandsöarna. (Foto Stig)



En stämningsbild från skärgården där Diana III, 43 fot lång, ligger förtöjd före (Foto Stig)

Det var den 1 maj kl 11 Stig Eriksson, då 49, och den 25-åriga gästen Bente Winslöv, ekonom från Köpenhamn, väckte stora jublet då de ombord på "Diana III" kom upp längs Borgå å och avslutade sin tre år långa seglats runt jordklotet. Stig fyllde 50 och tog sedan genast itu med att planera nästa färd. Programmet är nu klart, de skall segla runt Sydamerika, en färd på drygt 20 000 sjömil. Det samseglande paret skall på tumanhand i januari runda Kap Horn och sedan styra färden mot Falklandsöarna. Enligt beräkningarna kommer hela resan att ta åtta månader.

Vi sitter på en skärgårdsterrass intill Korssundsön nära Pellinge och diskuterar planerna. Vad var det som fick Stig Eriksson att åka

ut senaste gång?

Det har talats om hälsoproblem, en oväntad attack vid 38 års ålder. Sådant kan livet vara för en stressad affärsman med tentakler ute i alla väderstreck.

— Det svåraste med att segla långt är att fatta beslutet. Har man en gång gjort det är den svåraste biten avklarad.

Allting blir lättare i fortsättningen.

Lyckas "Diana III" med den späda flickgästen ombord klara Kap Horn med sina 43 fot så är det verkligen en idrottsprestation i klass med några stora. Flickan kunde egentligen inte segla då hon gav sig iväg, bara 22 år den gången. Då Skopbank of Finland i januari i härligt men friskt väder rundade Kap Horn var det elva topptrimmade finländare med om-

bord på båten. Båten var 51 fot lång, åtta fot längre än Diana är.

Utlandsfinländare

Stig Eriksson arbetade mycket hårt tills han observerade, att kroppen inte riktigt hängde med på gungorna. Han började banta ner på affärerna, skära bort bitar som gick dåligt och inte lönade sig, koncentrerade krafterna på det som gick bra.

— Jag fann att jag har det här livet och inte kan vara säker på resten. Ville jag ta hand om det måste jag handla därefter, säger han.

Det ser ut som om Stig Eriksson skulle bli "spanjör" i framtiden. Att segla jorden runt blev för honom en fix idé, en utmaning av det slag han menar att han har haft många av tidigare. Men den här

var alldeles speciell.

— Finlands Bank är en saklig och angenäm samarbetspartner då det visar sig att man har skatterna betalda.

Då kan man segla ut. Stig Eriksson kanske blir utlandsfinländare i framtiden. Det har han ju strängt taget varit i över tre år.

Inte dyrt

— Räknar vi bort kostnaderna för båten är det inte dyrt, kanske 1 500 mk per person i månaden. Mycket i köket handlar vi ju skattefritt i hamnarna och hemma på företaget, som sköts av trotjänare och bygger på deras insats har jag ibland intrycket att de tycker rörelsen går bättre då VD håller sig borta på havet.

Stig säger också, att man seglar jorden runt med en mindre och

Av Stig Häggblom

enklare utrustad båt än Diana är om det gäller.

— Men vi har nu vårt hem med oss. Att laga middag på havet är ett äventyr och en högtidsstund på dagen liksom alla radiokontakterna med Finland från dag till dag, från vecka till vecka, från månad till månad är det.

Då man seglar långdistans blir alltså kostnaderna inte mycket större än då man lever ett normalt liv hemma i Finland.

Kan Bente klara sextanten och ta solhöjden och navigera båten?

Vårt intryck är att hon verkligen kan det och kan det bra, men själv säger hon:

— Det finns bara en kapten ombord på varje båt. Då vi seglade ut från Port Darwin i Australien för att småningom komma till Mauritius var vi 36 dygn på havet utan att se land. En dag sade Stig att om du går upp på däck kl. 17 i eftermiddag så skulle du se land. Jag gjorde så och blickade ut över borbord. Ingenting. Sen såg jag över styrbord. Där hade vi i ett blått töcken, men ganska nära redan en underbar övärld. Vilken underbar känsla gav det inte. Stig hade navigerat rätt.

Planerna

Planerna för nästa färd börjar klarna. Man hoppas att Jens Rud-

bäck och Nautor kl

så att inga dröjma

— Vi önskar he Biscaya före de marna. Kanarieöar vägen, sedan Antig que i Karibien. E genom Panama-kan "samseglande par dygns färd till Gal gjort den förr. Där seglat till Påskön, göra nu.

Det är Rapa Nui, hitta något som ka det väldiga vattnet många seglare som men de här två är

— Vi vill helst i januari och kon styra mot Falkland är färdiga där bl Janeiro.

BORGÅ. Någon gång nästa vecka, sannolikt på onsdag eller torsdag, löper S/Y DIANA III ut till havs igen på ännu en långfärd, efter översyn på varv i Jakobstad.

Skeppare är, liksom senaste gång det begav sig, STIG ERIKSSON, och den övriga besättningen består den här gången till en början av ERIK KARLSON som ger kameror och affär i Borgå på båten för någon månad, och av förr om åren motorbåtsburne långfararen, Grankullabosatte agronomen KALLE ASPELIN.

Första delen av det som åtminstone för Stig Erikssons del skall bli en andra världsomsegling går till Kiel, där enligt planerna Kalle Aspelin går i land och gästen från förra resan, BENTE WINSLÖV, går ombord.

Efter Kielkanalen sätter man kurs mot Sydengland, därifrån via Madeira och Kanarieöarna över till Karibien, där Erik Karlson räknar med att ta adjö av sitt resällskap och börja tänka på hemresan någongång i december.

Hur sedan resan för Stig Erikssons och Bente Winslövs del fortsätter — eller rättare sagt när — beror enligt honom helt på hur väl man på de första etapperna lyckas hålla sig till den på förhand upp-gjorda tidtabellen.

— Senast den första december bör vi ha hunnit till Karibien för att kunna segla vidare och hinna runt Kap Horn före de allra värsta höststormarna, konstaterar han.

— Om tidtabellen inte håller? Ja — då stannar vi väl i Karibien till nästa år och seglar vidare först sedan...

Vidare från Karibien går i varje händelse den tilltänkta ruten genom Panamakanalen, via Galapagosöarna och Påskön, runt Kap Horn, via Falklandsöarna till Rio

de Janeiro och därifrån till Amazonas och småningom tillbaka mot Karibien.

När Stig Eriksson efter nästa onsdag eller torsdag följande gång går i land på finländsk mark är av förklarliga skäl inget han i dag kan uttala sig med bestämdhet om. Något som i alla fall inte verkar bekymra honom speciellt mycket.

— Det här är inte bara fråga om att segla — det är snarare fråga om ett sätt att leva, konstaterar han, än en gång. —PJ.

gång inte nog för Stig Eriksson:
Diana III under segel igen redan nästa vecka

25 och Stig, 50 skall runda Kap Horn och sedan till Falklandsöarna



Sitter Stig Eriksson och Bente Winslöv ombord på Diana III och planerar för den färd till Falklandsöarna. (Foto Stig)



En stämningsbild från skärgården där Diana III, 43 fot lång, ligger förtöjd före färden upp till Nautors varv intill Jakobstad. (Foto Stig)

... gång?
... talats om hälsoproblem,
... attack vid 38 års ålder.
... livet vara för en stress-
... man med tentakler ute i
... sträck.

... svåraste med att segla
... fatta beslutet. Har man
... gjort det är den svåraste
... klarad.
... blir lättare i fortsätt-

... "Diana III" med den
... gästerna ombord klara
... med sina 43 fot så är det
... en idrottsprestation i
... med några stora. Flickan
... entligen inte segla då hon
... iväg, bara 22 år den
... Då Skopbank of Finland i
... härligt men friskt väder
... Kap Horn var det elva
... made finländare med om-

bord på båten. Båten var 51 fot
lång, åtta fot längre än Diana är.

Utlandsfinländare

Stig Eriksson arbetade mycket
hårt tills han observerade, att
kroppen inte riktigt hängde med på
gungorna. Han började banta ner
på affärerna, skära bort bitar som
gick dåligt och inte lönade sig,
koncentrera krafterna på det som
gick bra.

— Jag fann att jag har det här
livet och inte kan vara säker på
resten. Ville jag ta hand om det
måste jag handla därefter, säger
han.

Det ser ut som om Stig Eriksson
skulle bli "spanjor" i framtiden.
Att segla jorden runt blev för
honom en fix idé, en utmaning av
det slag han menar att han har haft
många av tidigare. Men den här

var alldeles speciell.

— Finlands Bank är en saklig
och angenäm samarbetspartner då
det visar sig att man har skatterna
betalda.

Då kan man segla ut. Stig Eriks-
son kanske blir utlandsfinländare i
framtiden. Det har han ju strängt
taget varit i över tre år.

Inte dyrt

— Räkna vi bort kostnaderna
för båten är det inte dyrt, kanske
1 500 mk per person i månaden.
Mycket i köket handlar vi ju
skattefritt i hamnarna och hemma
på företaget, som sköts av trojännä-
re och bygger på deras insats har
jag ibland intrycket att de tycker
rörelsen går bättre då VD håller sig
borta på havet.

Stig säger också, att man seglar
jorden runt med en mindre och

Av Stig Hägglom

enklare utrustad båt än Diana är
om det gäller.

— Men vi har nu vårt hem med
oss. Att laga middag på havet är ett
äventyr och en högtidsstund på
dagen liksom alla radiokontakterna
med Finland från dag till dag, från
vecka till vecka, från månad till
månad är det.

Då man seglar långdistans blir
alltså kostnaderna inte mycket
större än då man lever ett normalt
liv hemma i Finland.

Kan Bente klara sextanten och
ta solhöjden och navigera båten?

Vårt intryck är att hon verkligen
kan det och kan det bra, men själv
säger hon:

— Det finns bara en kapten om-
bord på varje båt. Då vi seglade ut
från Port Darwin i Australien för
att småningom komma till Mauri-
tius var vi 36 dygn på havet utan
att se land. En dag sade Stig att om
du går upp på däck kl. 17 i efter-
middag så skulle du se land. Jag
gjorde så och blickade ut över ba-
bord. Ingenting. Sen såg jag över
styrbord. Där hade vi i ett blått
töcken, men ganska nära redan en
underbar övärld. Vilken underbar
känsla gav det inte. Stig hade
navigerat rätt.

Planerna

Planerna för nästa färd börjar
klarna. Man hoppas att Jens Rud-

bäck och Nautor klarar båtservicen
så att inga drömmar uppstår.

— Vi önskar helst komma över
Biscaya före de värsta höststor-
marna. Kanarieöarna blir anhalt på
vägen, sedan Antigua och Martini-
que i Karibien. Efter att ha gått
genom Panama-kanalen räknar det
"samseglande paret" med åtta
dygns färd till Galapagos. De har
gjort den förr. Däremot har de inte
seglat till Påskön. Det skall de
göra nu.

Det är Rapa Nui. Man kan också
hitta något som kallas Pitcairn på
det väldiga vattnet. Det är inte så
många seglare som har varit där,
men de här två ämnar sig dit.

— Vi vill helst runda Kap Horn
i januari och kommer sedan att
styra mot Falklandsöarna. När vi
är färdiga där blir det Rio de
Janeiro.

Skall inte Stig Eriksson som är
från den litterära staden Borgå
skriva en bok?

— Inte jag, men kanske Bente.
Hon har perfekta anteckningar om
allt vi har upplevt. Skrivkunnig är
hon också, på flera språk. Bilder
har vi i massor.

En ny äventyrsfärd förestår.
Kanske en bok.

Midsommartiden avseglade
Diana III mot Österbotten. På
vägen skulle man kanske göra
strandhugg hos Jocke Andersen.
Per Mattsson på Jurmo skulle få
besök, Albin Sandström i Marie-
hamn likaså.

Signaturen lämnade intervjun
med den känslan i maggropen, att
han gärna kunde tänka sig att vara
med ombord i varje fall den dagen
Dianas besättning gör strandhug-
get på Falklandsöarna.

... under segel
... nästa vecka

BORGÅ. Någon gång nästa vecka, sannolikt på onsdag eller torsdag, löper S/Y DIANA III ut till havs igen på ännu en långfärd, efter översyn på varv i Jakobstad.

Skeppare är, liksom senaste gång det begav sig, STIG ERIKSSON, och den övriga besättningen består den här gången till en början av ERIK KARLSON som ger kameror och affär i Borgå på båten för någon månad, och av förr om åren motorbåtsburne långfararen, Grankullabosatte agronomen KALLE ASPELIN.

Första delen av det som åtminstone för Stig Erikssons del skall bli en andra världsomsegling går till Kiel, där enligt planerna Kalle Aspelin går i land och gästen från förra resan, BENTE WINSLÖV, går ombord.

Efter Kielkanalen sätter man kurs mot Sydengland, därifrån via Madeira och Kanarieöarna över till Karibien, där Erik Karlson räknar med att ta adjö av sitt resällskap och börja tänka på hemresan någongång i december.

Hur sedan resan för Stig Eriks-
sons och Bente Winslövs del fort-
sätter - eller rättare sagt när -
beror enligt honom helt på hur väl
man på de första etapperna lyckas
hålla sig till den på förhand upp-
gjorda tidtabellen.

— Senast den första december
bör vi ha hunnit till Karibien för
att kunna segla vidare och hinna
runt Kap Horn före de allra värsta
höststormarna, konstaterar han.

— Om tidtabellen inte håller? Ja
— då stannar vi väl i Karibien till
nästa år och seglar vidare först
sedan...

Vidare från Karibien går i varje
händelse den tilltänkta rutten ge-
nom Panamakanalen, via Galapa-
gosöarna och Påskön, runt Kap
Horn, via Falklandsöarna till Rio

de Janeiro och därifrån till Ama-
zonas och småningom tillbaka mot
Karibien.

När Stig Eriksson efter nästa
onsdag eller torsdag följande gång
går i land på finländsk mark är av
förklarliga skäl inget han i dag kan
uttala sig med bestämdhet om.
Något som i alla fall inte verkar
bekymra honom speciellt mycket.

— Det här är inte bara fråga om
att segla - det är snarare fråga om
ett sätt att leva, konstaterar han,
än en gång. —PJ.



I en mycket lugn vik i Pellinge skärgård sitter Stig Eriksson och Bente Winslöv ombord på Diana III och planerar för den färd som i vinter skall ta dem runt Kap Horn till Falklandsöarna. (Foto Stig)



En stämningsbild från skärgården där Diana III, 43 fot lång, ligger förtöjd före färden upp till Nautors varv intill Jakobstad. (Foto Stig)

Calle Lindhs ettårsmöda:

5.11.81

Sista delen klar i exempelserie för navigatörer

BORGÅ. – Nu tänker jag hålla paus!

Säger navigationspedagogen Calle Lindh som för en tid sedan kunde se den sista delen av exempelserien för navigations elever och andra intresserade, komma ur tryck.

Den sista delen handlar om astronomisk navigation sådan den lärs ut vid bl.a. medborgarinstitutets högsjöskepparkurser – och blev egentligen två böcker: övningsexempel i en bok på drygt 130 sidor och en tabellsamling och facit i en något tunnare bok på 40 sidor.

Pausen gäller dessbättre bara det navigationspedagogiska författarskapet – som populär lärare i medborgarinstitutet fortsätter han som tidigare. Och pausen blir kanske bara en parentes:

– Jag har nog umgåtts med tanken på en liten bok om mera allmänna sjöfartsfrågor där t.ex. sjövägsreglerna skulle förklaras i ett mera vardagsnära språk än lagtextens forbundna stilistik.

Det är nu sextonde året Calle Lindh undervisar i navigationskunskap i medborgarinstitutet och därmed bör han väl rimligtvis höra till institutets verkliga veteraner – det kan inte vara många lärare som kan uppvisa en lika lång verksamhet som lärare vid Borgå-arbis.

De två tidigare böckerna, avsedda för kurserna i skärgårds- respektive kustnavigering har kommit till en minst sagt tillfredsställande användning. Kanske framförallt boken för den grundläggande skärgårdsskepparkursen – här är han redan ute med andra upplagan.

– Undervisningen blev mycket effektivare när jag kunde börja hänvisa till exempelsamlingen i stället för att muntligt referera varje övning kursdeltagarna skulle göra.

Det finns bruk för en upplaga också för blivande högsjöskeppare, låt vara graden är den högsta man som amatörnavigatör kan erhålla och de som försöker få den tredje stjärnan i skepparmössan tämligen få. I år är det 22 högsjöskepparaspiranter bara i medborgarinstitutet i Borgå.

Kursen i Borgå – och den aktuella exempelsamlingen – har upp-

lagts så att den allt vanligare elektroniska navigationskalkylatorn och sättet att använda en sådan beaktas vid sidan om den rent matematiska formelbundna kalkylen.

– Kalkylatorerna håller på att bli var mans egendom och själv använder jag vid kurserna en som kostar bara något mer än hundralappen.

En misstanke att astronomisk navigation är svårt avväjer Calle på det bestämdaste:

– Utöver erforderligt tabell- och annat basmaterial behöver man bara de fyra enkla räknesätten.

När det sedan gäller praktisk tillämpning så konstaterar han att tillfällen därtill för genomsnittsbåtägaren sist och slutligen blir ganska få. Räknar man med att en marginal på två sjömil vid astronomisk positionsbestämning kan betraktas som mycket tillfredsställande, säger det sig självt att det knappast är någon mening med det hela på seglatser mellan Hakofjärden och Äggsjärn.

– Men frågan blir aktuell på ett helt annat sätt redan om man seglar över Östersjön ned till Danmark eller Tyskland...

ERIK LÄCKSTRÖM



Bbl – Zache

○ – Ett helt år har det tagit mig att sammanställa övningsexemplen i och tabellerna för astronomisk navigation, säger Calle Lindh. Nu tar han paus i sitt navigationstekniska skriftställarskap – men återvänder måhända senare som författare till en lättfattlig handledning i gott sjömanskap med bland annat en vardagsnära uttydning av vad krånglig lagtext i sjövägsreglerna egentligen betyder.

Regalskeppet Wasa exkursionsmål för Borgånavigatörer

BORGÅ. En busslast skeppare ur Borgå navigationsklubb besökte under senaste veckoslut Stockholm för att bland annat ta regalskeppet Wasas hela härlighet i beskådande.

Programmet under Stockholmsbesöket bjöd också på en rundtur i stadskärnan och i omgivningen med bland annat Drottningholm som ett trots ösregnet intressant objekt.

Och självfallet gjordes ett be-

sök också på Sjöhistoriska museet.

Klubbens verksamhet under det år som nu närmar sig slut har i hög grad präglats av uppförandet av klubbpaviljongen på Reholmen och klubbledningen avser nu att sammanställa ett bildverk över sommarens aktiviteter på holmen. Bilddokumentationen skall presenteras under det ordinarie månadsmötet i december.

Före det samlas klubben till månadsmöte tisdag nästa vecka för att då se ERIK KARLSSONs bildreportage om en seglat från Jakobstad till Medelhavet. Julfesten håller klubben i januari. – EL.

○ Erik Karlsson har sedan 1979 efter en längre tystnad i etern återigen låtit sitt stationsanrop OH2WR höras på frekvenserna och bokförde på torsdag förmiddag två i demonstrationssyfte – det ena med en amatör i Västtyskland och det andra med en likasinnad i Jugoslavien.

Radiotelefoni är dagens ord men radiotelegrafistens nyckel hänger alltjämt med – telegrafin anses alltjämt utgöra kriteriet för verkligt eteradelskap och är samtidigt ett obönhörligt måste för dem som aspirerar på amatörradiolicensen.



Radioamatör i Borgå håller uppe eterburna kontakter världen över

15.1.82
BORGÅ. En och annan Borgåbo på väg längs Rönnvägen mot Kretssjukhuset har måhända fäst sig vid ett nytt drag hos Jonasbackens silhuett mot himlen i väster – en smäcker antennmast vid Ädvägen, alls inte att jämföra med den som de statliga telemyndigheterna rest uppe på själva Jonasbacken, men i alla fall mycket förmer än det som den vanliga radiolyssnande medborgaren klär sin skorsten med.

Den smäckra masten tillsammans med en mindre skog av

antennor av ett något mindre format, röjer att det är här affärsidkare ERIK KARLSSON efter femton års tystnad i etern, återupptagit en hobby som redan så tidigt som 11 februari 1950 i Helsingfors gav honom den första radiokontakten på egen anläggning.

På stationen OH2WR:s anrop svarade då stationen OH2PB, en annan amatörradioentusiast i Borgå, numera hädangångne köpmannen TAUNO LILJA.

Den som tappat kontakten med amatörradioverksamhet och den tekniska utvecklingen sedan låt

oss säga femtiotalet har måhända lätt att känna en viss besvikelse vid anblicken av det som sitter i

andra ändan av kablarna ut till antennerna – ett skrivbord, några mikrofoner, några världskartor på

vaggarna och en låg hylla med en rad apparater av ett förhållandevis anspråkslöst format.

– Utvecklingen har varit enorm, säger Erik Karlsson och småler vid tanken på den utrustning han själv byggde alldeles i slutet av 40-talet tillsammans med en god vän och radioamatör.

Intresset för radio hade vaknat redan tidigare och när det var dags att göra värnplikten hade han redan en viss övning i radiotelegrafi. En första önskan om värnplikt i signaltrupperna förkastades men väl inne i armén gjorde han ett nytt försök och gav sig inte förrän han såg sig förflyttad till Riihimäki – signalistutbildningens högborg. – Där gavs på enskilt initiativ vid sidan om den egentliga utbildningen en kurs som omsider ledde till examen – och i mitt fall till licens.

Detta skedde 1949. Året efter gick sedan OH2WR ut i etern med en självbyggd anläggning som gav möjligheter till ett lustmättat spänningsfullt kommunicerande med likasinnade – i övriga Europa.

Hela världen – i princip

I dag är det kanske fortfarande i huvudsak europeiska likasinnade OH2WR kommunicerar med samtidigt som skillnaden i jämförelse med möjligheterna 1950 uttryckligen ligger i orden "i huvudsak".

Då var det snarare fråga om "uteslutande".

– Ofta ställs man inför frågan hur långt man når – svaret är i princip: över hela jorden.

Att det sedan i praktiken inte alltid är så beror på att de förhållanden som gör det möjligt för radiovågorna att fortplanta sig i ett slags reflexrörelse mellan ett reflekterande skikt i stratosfären och jordklotet, helt enkelt varierar.

Det har ingenting med väderlek att göra och därför talar radioamatörer sällan om "radioväder" – det uttryck som i stället röjer den verkliga kännaren heter gott eller dåligt "före".

Det är det här med varierande förhållanden och förutsättningar som till en del bidrar till att ge hobbyn en del av charmen. En del av kontakterna är av dessa orsaker svårare att upprätta och värdesätts högre i umgänget likasinnade emellan.

– Det blir därigenom ett slags "frimärkssamlade" – ett jagande efter rariteter bland de amatörradiomässiga kontakterna.

Till umgänget på frekvenserna hör nämligen att varje kontakt inte bara bokförs i den obligatoriska loggen, utan också – då den upprättas första gången – verifieras med en bekräftelse, vanligen i form av ett postkort, stationerna emellan.

Endel som sagt mera eftertraktade än andra.

– Efter en livslång aktivitet på området har man kanske sedan det mesta man överhuvudtaget kan få i den vägen och då händer det att verkligen kräsna och krävande amatörer beger sig på expeditioner och bemannar nån öde atoll i Stilla havet med en station. Där kör man sedan på två olika frekvenser – den ena där hugade amatörer kan anteckna sig på någonting som kunde kallas en eterburen väntelista, och en annan på vilken de köande stationerna sedan i tur och ordning kan upprätta kontakt. . .

En sådan expedition har finländska amatörer gjort till Märkets fyr i Ålands hav.

Tävlingar

Det faktum att det finns en klar skillnad i värde hos olika kontakter skapar i sig grunden för att många närmar sig hobby med en viss tävlingsmentalitet.

Den hålls medvetet vid liv av praxisen att belöna amatörer med diplom som beviljas på olika grunder.

– På nationell nivå kan man få ett diplom för exempelvis femhundra verifierade kontakter inom landet och på internationell nivå samlar man kontakter på olika grunder – sålunda ger t.ex. de brittiska radioamatörernas förbund diplom av olika grader för kontakter med amatörer inom det

som kan betraktas som Brittiska samväldet.

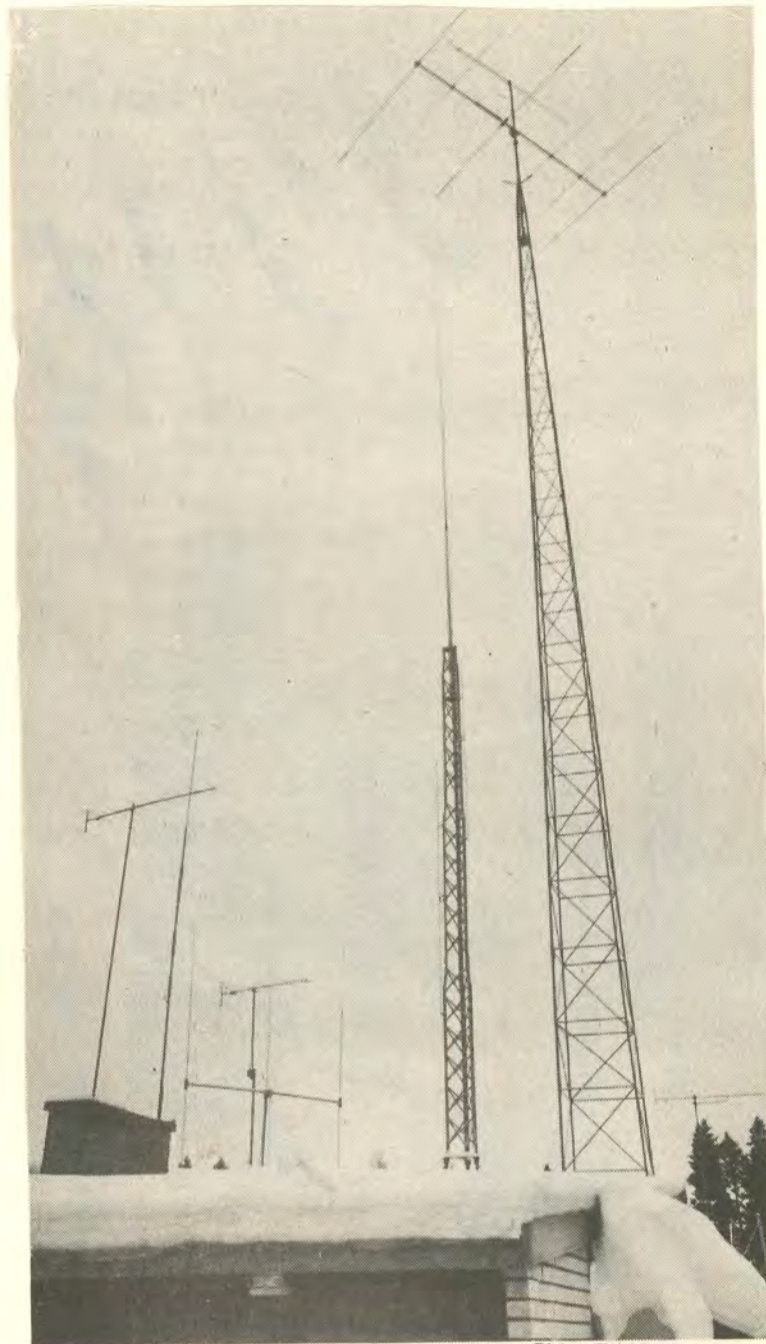
Nationella och internationella förbund upprättar sedan rankinglistor över de mest framgångsrika stationerna.

Härtill kommer sedan evenemang som uttryckligen är tävlingar och där man rätt och slätt under en viss tidsrymd – ofta 24 timmar, ibland 48 eller mera – håller stationen bemannad så länge man orkar och etablerar så många kontakter i enlighet med tävlingens för gällande regler, som man överhuvudtaget är mäktig.

– Här gör man skillnad på stationer som bemannas av en tävlande ensam och stationer som bemannas av flera personer och kan köra i skift. Är man ensam så får man nog vara på bettet och vaka hela tävlingen igenom om man tänker placera sig i täten. . .

– Jag har nu inte varit så het på det här med tävlingar, säger Erik Karlsson.

Från starten 1950 höll han igång



Bbl — Erik Läckström

○ En präktig samling antenner vid Ädvägen i Borgå röjer att fastigheten hyser en långt driven radioamatör.

verksamheten till 1966 då OH2WR tystnade fram till 1979.

– Det var det här med VHF som blev så populärt som återuppväckte intresset – och när det en gång var väckt så räckte det inte så länge så började jag bygga upp stationen på nytt.

Licensen blir nämligen inte gammal – dvs. förfaller – om man bara kommer ihåg att förnya den med föreskrivna intervaller.

Omsider fick hobbyn också en annan dimension utöver de vanliga, mer eller mindre rutinmässiga kontakterna med etervänner.

Barndoms- och ungdomsvännen Stig Eriksson gav sig ut på världsegling och är nu under pågående seglats en given kontakt.

– Hans färd går nu från Kapstaden till Recife på den Sydamerikanska ostkusten och vid vår senaste kontakt nämnde han ön Sankt Helena – den som är känd för att ha hyst Napoleon som fånge.

ERIK LÄCKSTRÖM



Borgå Navigationsklubb

JULFEST 15.1.1982

i Östra Nylands yrkesskolas matsal,
Haiko, kl. 19.00.

Förfrågningar och anmälan, Ulli Ehrstedt, 915-
148 591 (kvällar) denna vecka.

Sammanträden



BORGÅ NAVIGATIONS-
KLUBB

ÅRSMÖTE på Svenska Klubben den 12.2. kl. 19. Stadgeenliga ärenden. Verksamhetsplan, budgetförslag, val av valkommitté.

Styrelsen

Dråplig misstävling på skepparjulfest

BORGÅ LK. Då kommodoren för Borgå Navigationsklubb HELGE HANSSON öppnade den något försenade julfesten på Östra Nylands Yrkesskola kunde han också hälsa Medborgarinstitutets rektor ROGER ANDERSSON med fru VIRPI välkommen. Och vad var naturligare. Via Medborgarinstitutet slussas medlemmarna in i klubben – ett arrangemang som säkert båda parter är nöjda med – inte minst med tanke på att navigationskurserna hör till de äldsta och mest frekventerade inom institutet.

På grund av ett ganska omfattande höstprogram med bl.a. en Stockholmsresa i oktober hade klubbens julfest blivit framskjuten till senaste fredag. Men även om julstämning saknades blev de drygt 60 deltagarna ingalunda besvikna. Efter den välkomnande varma glögen kunde man sätta sig till ett smakfullt dukat bord, ordnat som ett ankare. Yrkesskolans kök med husmor Brita Björkental i spetsen stod för en utmärkt supé med bl.a. inbakt filé – det hela varvat med lämpliga bords- och skepparvisor. Skrattmuskeln fick en första uppmjukning vid säkerhetsnålstävlingen – där det gällde för den manliga parten att med förbundna ögon leta rätt på strategiskt utplacerade säkerhetsnålar på sin kvinniga partner. Den som till äventyrs kunde låta bli att dra på smilbanden klarade definitivt inte konststycket vid kvällens programhöjdpunkt, misstävlingen. Speakern Erik Läckström ville se den som Navigationsklubbens svar på broderföreningen Porvoon Kipparits Miss Navigatio-tävling. Deltagarna var handplockade, värdiga representanter för sin klubb. Kreationerna var bedårande med skir nylonspets där de fysiska företräderna fick komma helt till sin rätt. Den längsta aspiranten, som föredde en märklig likhet med klubbens kommodor, bar en enastående skapelse i blått. Misskandidaterna var så betagande, att speakern såg sig föranliten påpeka för

den manliga publiken, att hålla händerna i styr. En herreman blev så förtjust, att han röstade på varje kandidat – för säkerhets skull med bägge händerna. Då en av misserna krånglade sig fram på sylvassa klackar, måste dock – i ett ögonblick av klarsyn – ett ljus ha gått upp för honom, i det han med yttersta förvåning utbrast: men, men – det är ju en kar!! Bland de tävlande avgick en blond skönhet med segern och fick mottaga en – ögonfransbøjare. De djupa dekolletagen, som avslöjade en del anatomiska märkvärdigheter, föranledde prisdomearen att dela ut kraftigt verkande hårborttagningsmedel. Och den av kandidaterna som fick ett par ljusröda trosor kanske hade ett och annat att förklara vid hemkomsten.

Till discotoner dansades sedan till långt efter midnatt innan de nöjda skepparna började söka sig hemåt – efter en i allo lyckad efter-jul-fest.-AG.

Året 1981 aktivitetstopp hos Borgå navigationsklubb

BORGÅ. Borgå navigationsklubb bokförde vid årsmötet på fredag senaste vecka ett verksamhetsår som präglats av en i klubbens historia ovanlig mångfald aktiviteter – detta återspeglas inte minst av att den verksamhetsberättelse som styrelsen avgav och som föredrogs vid årsmötet av klubbens sekreterare Anne Granqvist, denna gång hade ett omfång på åtta maskinskrivna sidor!

En speciell krydda fick fjolårsverksamheten av en samlad insats till förmån för de samlingsutrymmen som fördes upp på Reholmen där klubben i enlighet med ett arrendeavtal nu har "hemortsrätt" ända fram till år 2001.

Men ett till alla delar återvalt klubbstyre lovar verksamhet också i år – inredningsarbete återstår ännu att göra på paviljongen, en tävling bland klubbens "heraldiker" avser att ge medlemmarna en ny vimpel ännu i vår och i reseprogrammet står bl.a. planetariet Tammerfors som utförs mål.

Årsmötet präglades i övrigt av en viss effektivitet och gick till den del som gäller funktionärerna mer eller mindre i återvalets tecken.

Sålunda fortsätter styrelsen i samma sammansättning som under år 1981: Helge Hansson, kommodor, Erik Karlsson, vice, Anne Granqvist, sekreterare, Sven Öhman, skattmästare, Erik Läckström ledmot och Stig Brandt, suppleant.

Som revisorer fortsätter Eskil Nymark och Herbert Georgs.

Verksamhetsberättelsen visade bland mycket annat att klubben när verksamhetsåret 1981 den 31 december avslutades, hade 409 medlemmar efter det att 44 medlemmar under året skrivits in som nya, 15 medlemmar har återinskrivits, en medlem har avlidit och 36 medlemmar har strukits till följd av obetalda medlemsavgifter.

Minnat av avlidna medlemmen Sven Hanson hyllades med uppstigning och en tyst minut.

Verksamhetsprogrammet för 1982 rymmer alla de traditionella inslagen i form av klubbafnär, vårbal, julfest och navigationsövningar som medlemmarna av gammalt vant sig vid att det skall innehålla.

Därtill planerar klubben en veckoslutsregatta med Ekenäs som mål. – EL.

i sikte

– Borgå navigationsklubb. Skepparexkursion till planetariet/akvariet i Tammerfors söndag 28.3. Planetarieföreläsning med kommentar för dem som undervisas i eller av andra orsaker är intresserade av astronomisk navigation. Resan företas till självkostnadspris, buss från torget kl. 10.00. Planetarieföreläsningen kl. 14.00. Förfrågningar och anmälan – bindande – hos Ulli Ehrstedt, vardagskvällar denna vecka, tel. 148 591.

Borgåbygden fick 35 nya skeppare

BORGÅ. Sammanlagt 35 godkända skärgårdsskeppare kan Borgå ståta i år med. Primus blev TOVE GESTRIN som skrev fulla 30 poäng. Skepparexamen skrevs den 29 januari i år. Kursen har hållits i medborgarinstitutets regi.

Godkända skärgårdsskeppare:
Tage Ahlroos, Karola Andersson, Marianne Andersson, Martin Andersson, Robert Andersson, Dennis Blomfeldt, Bo Borgström, Kristina Bussman, Beatrice Ekholm, Maria Eriksson, Camilla Falk, Håkan Forsman, Magnus Forsman, Peter Fredriksson, Erik Gestrin, Tove Gestrin (Primus 30

p), Ingela Gustafsson, Leif Häggman, Tom Johansson, Tor Lindholm, Susanne Orrman Jan Peltonen, Stina Rannström, Kjell Renman, Rabbe Rosqvist, Stina Santamäki, Ulf Sjöholm, Tom Tallberg, Gustaf-Adolf Wahrman, Inga-Lill Wahrman, Erik Weckman, Tom Weckström, Lars Westerlund, Rita Wickholm och Ralf Wickström.

Båtplatshyrorna stiger i Borgå?

BORGÅ. De båtägare som sommartid brukar ha sina respektive flytetyg förtöjda vid Borgå stads båtplatser, kan se fram mot en säsong kännetecknad av förhöjda båtplatshyror.

Detta under förutsättning att stadsstyrelsen anammar den linje tekniska nämnden i Borgå var inne på vid sitt senaste sammanträde.

Nämnden beslöt vid sammanträdet föreslå för stadsstyrelsen, att hyran för en vajerförtöjningsplats höjs från 120 till 150 mark per säsong, att hyran för en båtplats där båtens bredd understiger tre meter höjs från 160 till 200 mark – maxbredd på fyra meter och bredd över fyra meter skulle betinga 250 respektive 300 mark – per säsong.

Hyran för kajplatserna vid Strandgatan skulle höjas till 20 mark per meter av båtens längd eller minst 2000 mark – mot dagens 15 respektive 160 mark.

Priset för vinterplatserna skulle höjas från 20 till 30 mark för båtar under fem meter, från 30 till 40 mark för båtar mellan fem och åtta meter och från 40 till 50 mark för båtar med en längd på minst 8,1 meter.

Dessutom vill tekniska nämnden i fråga om både vinter- och sommarplatser uppbära dubbel avgift av icke-ortsbor. – PJ.

– Borgå navigationsklubb. Busstransport till och från båtmässan söndag 7. 2 till självkostnadspris. Start med Henrikssons buss kl. 11.00 på torget i Borgå, återfärd enligt överenskommelse. Förhandsanmälan till Ulli Ehrstedt, 2-4. 2 kvällar, tel. 14 85 91.

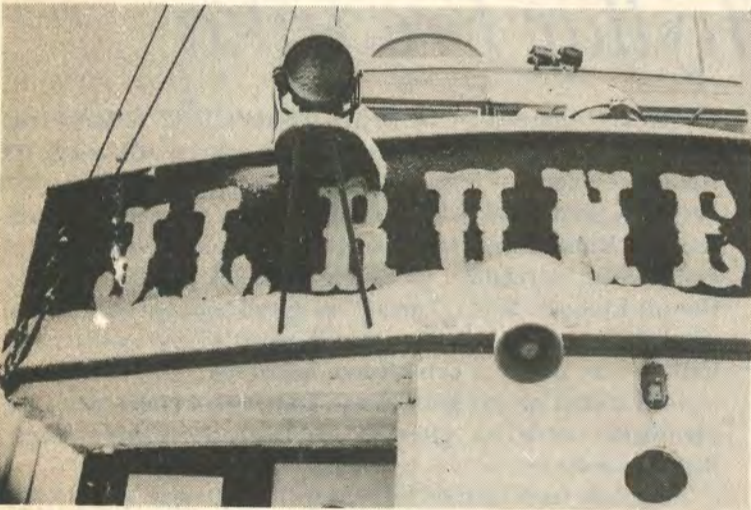
– Utby af Serieskidning söndag

M/S J.L. Runeberg i vintervila – märkesdagen "begås i stillhet"



○ En vilseledande skorsten. Epoken under ånga avslutades för J.L. Runebergs del för precis tjugo år sedan då en femhundra hästkrafters diesel fick ta över.

*Text och foto:
Peter Johansson*



○ De vackert utskurna, vita namnbokstäverna på det bruna brygggräcket har fått ett dekorativt komplement i de drivor som hopar sig i alla vinklar och vrår.



○ Charmiga träbänkar på akterdäck, en sittplats man gärna slår sig ner på. Sommartid.



○ En välbekant syn – om det inte vore för all snö och för höghusen i bakgrunden. Infrusen i isen ligger J.L. Runeberg förtöjd vid T-kajen i Norra hamnen i Helsingfors, på samma plats där en läckande bottenventil sänkte henne bara några veckor efter Runebergsdagen 1978. 5.2.82

HELSINGFORS. Den höga, svarta skorstenen. En skarp kontur som inte februariförmiddagens kringyrande snö förmår plåna ut.

Plasten runt maskinrumsventilatorerna, styv av köld, prasslar torrt i snålblåsten.

Över däck ett mera än halvmeterdjupt snötäcke; dörren som från fördäck leder ner till kaféet misstänkt på glänt. Bara regeln på insidan har hindrat någon från att söka skydd för vinterkölden, kanske från att komma över någon åtrådd maritim souvenir; inkomstbringande nog med sjuttio års patina.

M/S J.L. Runeberg sover sin vintersömn.

Vid T-kajen i Norra hamnen i Helsingfors, obekymrad om en tårtätande allmänhet och om kvällens högstämde festligheter sin ur tiden gångne skaldenämne till äminnelse.

Sista augustisöndagen i fjol. Sista resan för säsongen; avgång från Borgå som vanligt klockan sexton, några timmar senare vid kaj i Helsingfors.

För vintern.

Fem månader har gått, fyra återstår ännu innan det man

redan vant sig vid att ta för givet än en gång är lett i bevis.

Vår enda återstående, riktiga skärgårdsbåt i kusttrafik är still going strong.

Om än inte i ursprungligt skick. S/S J.L. Runeberg blev M/S J.L. Runeberg för precis tjugo år sedan. Ångmaskin och pannrustning – original eller inte, ett halvsekel efter fartygets byggår må vara osagt – som tillsammans och med en bränsleförbrukning på fyra å fem ton stenkol i timmen var goda för 232 indikerade hästkrafter och med dem en toppfart på nio knop, revs ut. I stället kom en 500 hästkrafters Busch-Sultzerdiesel – redan då med modiga nitton år på nacken – som plockats ur en slopad amerikansk minsvepare.

Ett brokigt förflutet

Ett slags vändpunkt, efter fem decennier – som nog, för all del, inte heller de gått den vita skärgårdsångaren spårlöst förbi.

Dagens M/S J.L. Runeberg byggdes år 1912 på Sandvikens skeppsdocka i Helsingfors och levererades till beställaren, Nylandska skärgårds Ab, under namnet S/S Helsingfors skärgård. Hon sattes i trafik på ruten Helsingfors–Porkala, men togs i beslag av ryssarna redan 1914. Fem år dröjde det innan hon åter kom att gå i trafik på sin gamla rutt; under finländskt befäl, under rådande förbudslags-tid och – i vissa kretsar – av

ingen anledning under smeknamnet "Spiribrunte..."

Hur länge den epoken räckte? Sannolikt fram till 1931 eller 1932, för då Borgå ångfartygsaktiebolag 1937 köpte henne och gav henne namnet J.L. Runeberg, skall hon ha legat upplagd i Helsingfors i fem-sex år.

Ruten Borgå–Helsingfors hann hon trafikera bara några år. Sedan kom kriget och med det tjänstgöring som trupptransportfartyg och som moderfartyg för motortorpedbåtar.

Det förstnämnda en tjänstgöring, som på en resa från Viborg till Kotka faktiskt gjorde henne till mål för fiendens beskjutning!

I april 1945 köpte Helsingfors stad henne, för 2,5 miljoner mark, och i stadens tjänst trafikerade hon bland annat den rutt som egentligen hör Högholmsfärjan till.

Nio år senare var det dags för ägarbyte igen. Turistilaiva Oy köpte J.L., som underkastades en omfattande reparation – en misstanke om att den smått funkisartade styrhytt som i dag "pryder" åldringens bryggdäck härstammar från just den gången låter sig inte utan vidare avvisas.

Åren som följde gjorde hon några kortare gästspel på rutterna Helsingfors–Porkala–Ekenäs och Helsingfors–Hangö–Erstan–Åbo–Nådendal. Med i bilden fanns dessutom skol- och pensionärsutflykter och turistikryssningar till Svartbäck med Helsingfors som bas.

I huvudsak kom hon i alla fall redan då att gå i reguljärtrafik på

rutten Helsingfors-Borgå, den rutt hon i dag, nästan trettio år senare, gott kan göra anspråk på att få kalla sin egen. Ett nog så slitsamt göra, av allt att döma. Efter elva år i Turistilavias ägo bedömdes fartyget 1965 vara i så dåligt skick att museifartygsplaner med ens blev aktuella. Längre än till planer hann det aldrig gå – ännu samma år såldes hon till en privatperson för att sedan i mars 1966 efter utmätning säljas på exekutiv auktion till Oy Porvoon Hotelli ja Seurahuone.

Akut reservdelsbrist höga underhållskostnader

Året 1966 kom för den gamla skärgårdsbåtens del att utgöra ytterligare en vändpunkt.

Slut på ägarbytena.

Vilket, tyvärr, inte betyder det samma som slut på motigheterna.

Att inte akuta reservdelsproblem med ursprung i ett ålderstiget maskineri, ett näst intill totalhavari på grund av en läckande bottenventil eller, helt enkelt, allmänt höga underhållningskostnader redan givit direktör Tauno Haavisto vid Vuoristo-koncernen en i förtid grånad hjässa är väl snarast att betrakta som ett litet under i sitt slag.

Tauno Haavisto, personal- och inköpschef med J. L. Runeberg som sitt alldeles speciella skötebarn.

Entusiastglimten i hans ögon går inte att ta miste på. Den slocknar inte ens inför konstaterandet att en ordinär sliptagning

– eventuellt med byte av en del bottenplåtar, med målning av botten och med alla nödvändiga småreparationer därtill går lös på minst fyrtiotusen.

– Med tiotusen gör man ingenting i dag...

Vad notan egentligen gick på vid den större reparation som föregick (!) haveriet i Norra hamnen för fyra år sedan, har man bara inte mage att fråga.

Glimten försvinner inte heller under en sorglig berättelse med reservdelsanskaffning som tema.

... i Uleåborg. Men så fick jag också tag i ett helt backslag och en axel. En komplett reservmaskin har vi från tidigare, delar dessutom. Nog skall det gå några säsonger ännu...

Och glimten blir snarast än mer påtaglig, då möjligheterna att åter en gång bygga om, nu för ångdrift, förs på tal.

För att rätt snart mattas av.

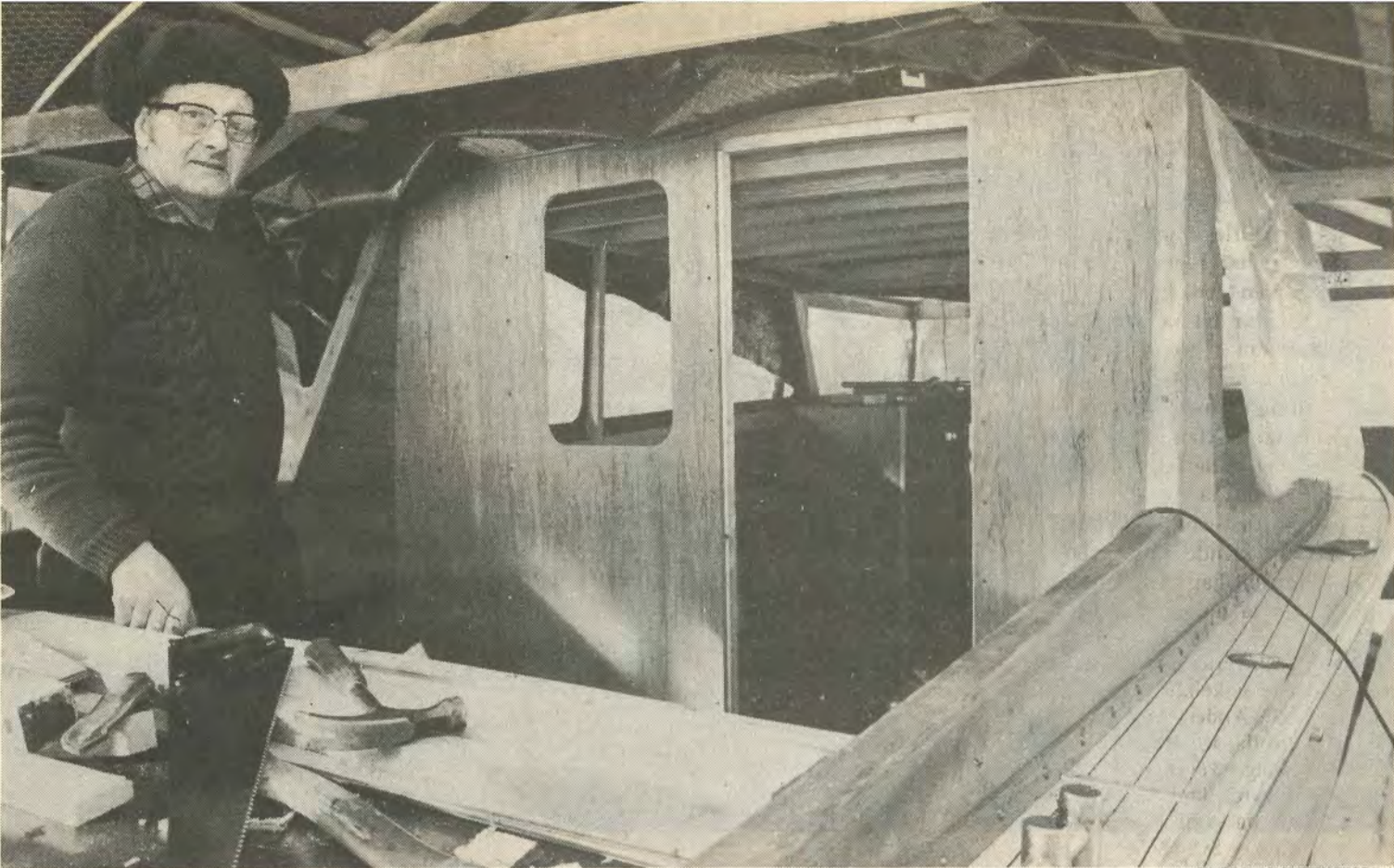
– Dyrt... Säkert en halv miljon... Ved i stället för hälften av passagerarna...

Vardagen tränger på, realiteter gör anspråk på uppmärksamhet.

Men – ändå. Den höga, svarta skorstenen är inte bara en skarp kontur i den yrande februarisnön; också en uppfordrande kontur, en påminnelse om hur det var 1912.

Nu är tiden Kings och Natalias.

I den är skärgårdsbåten en relik – och då blir dieseln i J. L. Runeberg ett helgerån, om än ett väl motiverat.



Bbl – Erik Läckström

○ Yxa, hammare, såg – de enklaste redskapen har för det mesta fått räcka till vid pensionerade timmermannen Karl Anderssons båtbygge ute i Stadshagen i Borgå. Därtill har han

använt de vanligaste små eldrivna handverktygen – men klarat sig utan bandsåg, rikt- eller planhyvel.

Borgåtimmerman fyller ut pensionärsdagar med båtbygge

14.3.82

BORGÅ LK. – Om man skall bygga rakt – då är det svårt. Men här är ingenting riktigt rakt, allting böjer sig åt något håll...

KARL ANDERSSON, pensionerad timmerman i Stadshagen, är en hängiven formgivare som sedan augusti i fjol arbetat med ett nytt båtprojekt i raden av många. Nu när vårsolen igen värmer upp det plastinklädda båtskjulet ute på gårdsplanen fortsätter det arbete som avbröts på senhösten när källden satte in.

Och i sommar kommer han och hustru RUT att låta nybygget beundras från åstranderna i Borgå, när kursen läggs ut mot den östnyländska skärgården.

Det senaste i raden av Stadshagenbyggda båtar är en liten spetsgattad och överbyggd "minifiskare" som fick tjänstgöra som sommarnöje i två år. Båten var sakligt planerad och inneutrymmet maximalt utnyttjat, men...

– Den var kanske lite liten – och så börjar man bli lite styv i ryggen...

Så när den nya klubbpaviljong som Borgå navigationsklubb under hans övervakning och ledning som ansvarig byggmästare under fjolsommaren hade avancerat så långt att det blev tid över för annat, räckte det inte länge innan det nya båtprojektet hade blivit ett beslut.

Modifierade ritningar

Ritningar hade han från förut. Modellen är rikssvensk och har omsatts i praktiken redan tidigare i familjen Andersson där sonen Helge har den båt som byggdes helt enligt ritningarna.

Den som nu vuxit fram är en något modifierad version med något lägre fribord och ett något mer utsvängt bogparti som fått en ny form för att hålla däck och överbyggnad bättre torra under gång i grövre sjö.

Som material i båtens v-formade botten har han använt faner och i båtens sidor har han klätt spanterna med en bord-

läggning av smala bord med en bredd av ungefär halvannan tum. I överbyggnad och däck kommer sedan faner igen till användning.

En fyrcylindrig bensinpetroleumdriven motor väntar redan inne i båten på propellerhylsa och det slutliga riktandet till propelleraxeln.

Den totala längden är ca 7,20 och bredden 2,50 meter.

Ett minimum verktyg

– Faner är ett bra material om man inte behöver göra alltför många böjningar åt alltför många olika håll – därför blev det en bordläggning i trä.

När spanterna väl var klara gick arbetet undan med snabba steg och hela bordläggningen var klar innan väderleken började lägga hinder i vägen.

Skrovet byggdes färdigt i uppochnedvänt läge, med kölen högst upp och vändes sedan i rätt läge för fortsättningen med däck, överbyggnad och inredning.

Alltsammans har gjorts med ett minimum av verktygsutrustning.

– Det som man ju borde ha om man vill lämna ett riktigt gott resultat är rikt- och planhyvel och bandsåg, men det har nu inte jag...



Bbl – Erik Läckström

○ Det som återstår är tidsödande och tålmodsprövande inredningsarbete – till det yttre ser båten tämligen långt färdigt ut.

Det har fått räcka till med handverktyg, cirkel och några av de vanligaste små elverktygen.

Inredningen arbetsdryg

Skrovet var kanske det som gav den största tillfredsställelsen – inredningen är för tidskräv-

de och tålmodsprövande för att riktigt passa i smaken...

– Som ung pojke byggde jag en kanot – av impregnerad väv spänd på en stomme av trä såsom vanligt var på den tiden – och jag minns att tålmodet inte alltid ville räcka till när ändträet sprack för nitarna där spanterna skulle fogas ihop...

Men det blev en kanot i alla fall, den gången.

Och det skall väl bli en färdigt inredd båt till sommaren, den här gången också...

ERIK LÄCKSTRÖM

Jan-Erik Jansson i Åbo:

Oändamålsenligt kräva körkort för båtförare

18.4.82

ÅBO (Hbl — Per Lindberg) — Jag anser det inte vara ändamålsenligt att kräva något slags körkort för båtförare, vilket delegationen för trafiksäkerhetsfrågor föreslog senaste år. Att förverkliga ett sådant skulle vara ytterst svårt och dessutom skulle ett sådant knappast alls minska olyckorna till sjöss eftersom huvuddelen av dem inträffar i samband med roddbåtar och ofta så att någon ombord reser sig och faller i sjön, framhöll generaldirektör Jan-Erik Jansson från Sjöfartsstyrelsen när han på lördagen öppnade båtutställningen "Havet kallar 82" i Åbo.

I stället för "båtkörkort" rekommenderar jag effektiviserad information till båtsportarna och andra åtgärder. Troligen kommer säkerheten till sjöss också att öka en hel del när Sjöfartsstyrelsen fått igenom förändringar i båtrafiklagen och -förordningen beträffande minimikraven på utrustning i motor- och segelbåtar.

Båtsportförbundet har i vårt land skött besiktningen av utrustning och båtar bra, framhöll generaldirektör Jansson. Systemet med båtbesiktning en gång om året i början av säsongen är unikt och i de övriga nordiska länderna saknas motsvarande verksamhet. Om det nuvarande systemet kunde utvecklas i samarbete mellan båtorganisationerna, försäkringsbolagen och myndigheterna skulle inte någon obligatorisk statlig besiktning behövas.

Även om de förolyckades antal vid båtolyckor de senaste åren visat en sjunkande tendens dör årligen c. 90 till sjöss, vilket gör c. 18 på 100 000 båtar då dödsfallens antal i landsvägstrafiken är 32 per 100 000 fordon. Men landsvägstrafiken pågår året runt.

Inte ensamsegling

Jan-Erik Jansson uttryckte också sitt bekymmer över den minskande båtexporten och hoppades att man skall kunna vända trenden inom kort. I fråga om de ständigt ökande kostnaderna som båtägarna drabbas av då det gäller oljeprisen såväl i form av dyrare bränsle som dyrare råvara, bl.a. plast, påpekade han att det vore skäl att något slå av farten: detta har också handelsjöfarten gått in för och fritidskepparen som ju rimligtvis inte bör ha så bråttom

borde också göra detta. En lägre fart är dessutom en säkrare fart, påpekade Jansson.

Brädeglingen har medfört vissa problem då det gäller tillämpningen av sjövägsreglerna men det är skäl att minnas att en brädeglare skall följa samma väjningsregler som en segelbåt. Och att han dessutom bör följa den allmänna regeln om att nöjessegelare väjer för yrkesjöfart. Generaldirektören fann till sin glädje att den finländska insatsen i jorden-runt-seglingen var synnerligen strong men varnade för de planer som åter dykt upp om att ordna ensamseglingsskappseglingar över oceanerna: sådana planer måste absolut förkastas, det är olämpligt och ytterst vanskligt för en ensamsegelare att segla väldiga distanser.

Nya sjökort igen

Erfarenheterna av det nya utprägningssystemet är goda, menade Jan-Erik Jansson, och trots sina många fördomar och misstankar gentemot systemet har också fritidssegelarna tagit positivt emot det. Uppgifter från försäkringsbolaget visar dessutom att det inträffat ytterst få sådana båtolyckor där utprägningen skulle vara orsak.

Som en följd av reformen måste samtliga sjökort förnyas och glädjande nog kan konstateras att försäljningen senaste vår visar att båtägarna också förnyade sina kort vilket är mycket viktigt. Försäljningen av normalstora sjökort tredubblades från det normala till c. 150 000 och båtkortsförsäljningen femdubblades till c. 55 000 serier.

Båtkortserierna som först kom i marknaden olympiaåret 1952 har förnyats de senaste åren bl.a. på initiativ och med hjälp av båtorganisationerna. I år följer Ålands-serien. Denna kommer att ha ännu fler uppgifter för båtförarna än vad som varit fallet t.ex. med serierna över Finska viken, bl.a. redogörs noggrant med kartor och text för samtliga åländska gästhamnar. 1983 följer motsvarande reform för båtkortserierna över Åbolands skärgård och över Kvarken. Då det gäller dessa tre har också kommunerna varit behjälpliga, och Nordiska ministerrådet har bistått med penninganslag för ändamålet.

Uppseendeväckande Trä-haj

Båtutställningen i Åbo ordnas nu för 20 gången i Andelslaget Åbomässans regi. När Havet kallar 82 på

lördagen slog upp sina dörrar i Kuppis idrottshall fanns 113 utställare på en utställningsyta på 3 000 m² och under de närmaste tio dagarna visar de upp sina högst varierande men i allmänhet maritima produkter, båtar, utrustning, motorer osv. Det kanske mest anmärkningsvärda på utställningen är att här visas en splitterny Hajbåt i trä, ett verkligt klart bevis för att Hajklassen som redan trots vara saligen avsmunad kommer starkt igen.

Hajen, en segelbåt på 9,6 m i längd och 1,9 m i bredd, med ett djupgående på 1,1 m, ett deplacement på hela 1,7 ton och med en segelyta på 20 m² är en entypsbåt konstruerad redan 1932 och i tiderna omåttligt populär i Finland. Det har framför allt varit en kappseglingsbåt med tremanbesättning, mycket sjöduglig.

Men på 1950-talet började småningom Nordiska folkbåtens konkurrera ut Hajen, senare kom också H-båten in i bilden och ett tag såg det mörkt ut för Hajen, omtalar Jaakko Mört, ägare till det utomordentligt vackra Summa-byggda exemplar som nu ställs ut i Åbo.

Jaakko Mört håller med om att det framför allt är inverkan från Sverige där träbåtsintresset ökat oerhört kraftigt de senaste åren som skapat entusiaster också här hos oss. Och det är skäl att minnas att till saken hör att man också väljer traditionella, väl beprövade typer såsom just Hajbåten. Denna upplever nu en stark renässans, tillsvidare byggs det inte fler än kanske tre nya per år men antalet ökar stadigt.



Den vackra allmogeåten av postbåtssnitt väckte intresse bland utställningspubliken och trängseln var tidvis svår vid båten. (Foto: PL)

Allmogeåten

En allmogeåten, visserligen byggd så sent som 1980 i Ekenäs men enligt ursprunglig Exkerö-postbåtmodell och i allt riggad och utrustad som sekelskiftesbåtarna visas också på Havet kallar 82. Intresset för allmogeåtar har ju också ökat

mycket starkt och är väl en del av samma nostalgi som trä-hajen också representerar. Båtfolket är som känt ett konservativt släkte, och all plastelegans har åstadkommit en reaktion.

På initiativ av Sjöhistoriska museet vid Åbo Akademi har man utarbetat förenhetligade regler för allmokekappsegling och museet har också en mycket vacker avdelning på utställningen i bottenvåningen — där närmare information kommer att ges.

Gör det själv-avdelning

Såsom utställningschefen Tuomas Kyttä påpekar har båtägarnas intresse för "gör det själv"-principen blivit allt större i takt med de stigande båtpriserna och detta har man också tagit fasta på genom att anslå en skild avdelning för denna sida av båtsporten. Den finns också i bottenvåningen och visar upp verktyg, inredningsdetaljer, material m.m. och här får också den intresserade de rätta råden och rön.

För övrigt upptar bottenvåningen också en avdelning för de minsta som bl.a. har en bassäng på fyra gånger tio meter i vilken ungarernas egenhändigt tillverkade bark- och pappersbåtar kan prövas i konstgjord "vind".

Sedan är det nog plast och moderniteter för hela slanten. En hel del nyheter både då det gäller båtar och då det gäller utrustning finns det också, i varje fall sådant som inte visats upp i Åbo tidigare, och man kan nog vänta sig att till de 580 000 besökare som Åbomässan hittills räknat in på sina hittills 19 båtutställningar kommer minst drygt 30 000 nya — senaste år var det 33 000 åbabor som infann sig. Utställningen är öppen vardagar mellan 14 och 20, lördagar och söndagar mellan 10 och 18.

Naturvårdsafton i skepparregi

Bbl. 17.4.82

BORGÅ. Skärgården är inte lika nerskräpad som tidigare. Under de senaste fem åren har en märkbar förbättring inträffat. Det här visste intendent RAIMO LUOMA berätta när han senaste tisdag i ord och bild beskrev den östnyländska skärgården, speciellt dess naturskyddsområden. De här skedde vid Borgå Navigationsklubbs sedvanliga månadsträff, där man också tävlade i sjöfartskunskap.

Den östra skärgården är speciellt rik på naturskyddsområden och därför också sårbar och svår att övervaka. Luomas föredrag lockade till en livlig diskussion, där man framhöll det absurda i att ägarna till många naturskyddsområden knappast får gå i land på egen holme, medan ingen tycks kunna råda bot på den skada löst springande hundar gör på ruvande fåglar och skygga skogsdjur. Luoma var den första att beklaga det ringa samarbete som råder mellan olika myndigheter. Ett förhållande som bl.a. lett till militära skarpskjutningar på naturskyddsområden mitt under fåglarnas häckningstider. Luoma gav naturvårdarens

råd till den som går i land på fågelrika holmar: rör dej inte för tyst i naturen. En häckande fågel hinner då täcka över äggen som hindras från att avkylas eller bli rovfågelmatt, vilket ofta händer ifall fågeln plötsligt skräms upp.

Före Luomas föredrag hade Navigationsklubben medlemmar prövat sina kunskaper i en marinbetonat frågesport. Överlägsen segrare blev kustskeppare Torsten Johansson som samlade 30 poäng. Han har nu fyra inteckningar och aspirerar starkt på att ta hem vandringspriset för alltid. Detta, Stopet kallat, har 1976 donerats till klubben av Helsingfors Aktiebank.

Förtöj båten som för storm

En gammal god sjömansregel säger att båten alltid skall förtöjas som om storm väntades. Båtförsäkringsvillkoren förutsätter också att båten är säkert förtöjd eller förankrad. Slarv kan leda till att ersättningen reduceras eller i värsta fall helt uteblir.

Båtförsäkringsbolagen har sammanställt en handbok som innehåller direktiv och råd om hur båten skall förtöjas säkert. Handboken som kommit ut helt nyligen sänds i samband med försäkringarnas förnyelser till alla båtägare som försäkrat sina båtar.

Någon patentförtöjning som lämpar sig för alla tänkbara situationer existerar inte utan en säker konstruktion, vikt, förtöjningsställe och de rådande förhållandena. De olika hamnarnas egna bestämmelser och ordningsregler måste naturligtvis alltid också beaktas, säger inspektör Anders Grandell på Ska-deförsäkringsföreningen.

Beklagligt ofta kan man i samband med stormskador konstatera att båten varit bristfälligt förtöjd. Det förefaller också att finnas många som inte ens behärskar de enklaste knoparna, säger Grandell.

Det är enligt Grandell inte stor nytta med en aldrig så skicklig förtöjning ifall båten utrustning inte är ändamålsenlig och i gott skick. Exempelvis linorna skall bytas ut minst vart fjärde år också om de kanske ser helt felfria ut. Linans draghållfasthet försämras år för år. De sämsta kvaliteterna måste bytas ut varje år. När man köper tagvirke skall man därför ta reda på dess kvalitet och egenskaper.

Allt annat förtöjningsmaterial skall också kontrolleras regelbundet och bytas ut så snart det visar tecken på slitage.

Kom ihåg, att förtöjningen är just så stark som dess svagaste punkt, framhåller Grandell.

Hindra stöld och skadegörelse

Det bästa skyddet mot stöld och skadegörelse är att förvara båten på

ett upplyst och bevakat område. Om båten lämnas på ett ensligt ställe, lönar det sig att tömma den på alla värdefulla saker och flytta dem i säkerhet. Läs omsorgsfullt båten alla inner- och förvaringsutrymmen

En flyttning av båten kan du hindra med god låsning och genom att omöjliggöra en startning av motorn. Båten, motorn och utrustningen skall märkas genom att man graverar in ett stort F och sin personbeteckning. Försäkringsbolagen lånar ut märkningsredskap och ger klistermärken med text som visar att egendomen är märkt. Märkningen underlättar polisens arbete och återbördandet av stulen egendom. Dessutom får märkning ofta tjuven att överge sina stöldplaner, eftersom märkta saker är svåra att sälja och farliga att inneha.

Försäkringsbolaget vill inspektera skadorna innan reparationen påbörjas.

Tag kontakt med ditt försäkringsbolag så snart som möjligt när du råkat ut för en skada. Den skriftliga skadeanmälan skall fyllas i med omsorg, så att skadans orsaker framgår, säger Grandell.

Mote hos Edit Kask på tisdag. Lasses bil startar kl. 18. 14.5.82
— Borgå navigationsklubb rf. Bryggtalko på Repholmen på lördag och söndag. Båt från Kuggen (fiskbryggan) kl. 10. Hammare och såg med! Flaggshissning på söndag.
— Tolkis FBK. Friluftsdag för kårmedlemmar på söndag.

— Borgå navigationsklubb rf. Talko på paviljongen på Repholmen på lördag och söndag. 21.5.82
— Akilles fotboll D-juniorer träning i dag på Änäsplanen.
— Hindeby... Sjöfart...