



Bbl - Evy Nickström

○ Fladan har hunnit bli smalare och grundare sedan år 1895 då den senast muddrades. Om allt går väl kan den följande mudringen bli verklighet i höst.

Fladan väntar på muddring

Bbl 20.7.1984

BORGÅ LK. Den efterlängtrade muddringen av Fladan kan bli verklighet i höst. Just nu finns Nylands väg- och vattenbyggnadsdistrikts anhållan om muddringen hos Västra Finlands vattendomstol till påseene på kommunkansliet.

Det nästan tre kilometer långa sundet som skiljer Vessölandet från fastlandet har muddrats en gång tidigare,

I början av sjuttioalet gjorde Henrik Westerlund sina första framstötter i riksdagen om en muddring av Fladan. Efter det har det varit flera spörsmål samt uppvaktningar till Väg och Vatten.

– Den senaste större fram-

stötten gjordes 1980, säger Henrik Westerlund. Jag hade kontaktat flere personer för att få en auktoritativ deputation till Fladan, bl.a. var riksdagens dåvarande talman Johannes Virolainen med.

I år finns det första gången

ett anslag med i statsbudgeten för muddringen av Fladan. Det är fråga om ett reservationsanslag på 705.000 mark, de beräknade kostnaderna för arbetet är 825.000 mark. Henrik Westerlund är givetvis glad över att hans ansträngningar

äntligen gett resultat, men han vill inte ensam ta åt sig äran för genomdrivandet av anslaget.

– Jag har strävat till att få flera intressenter bakom arbetet, vanligen har jag tagit kontakt med folk från samtliga

partier. Men nog har sfp haft en mycket dominerande roll. Huvudsaken har varit att vi uppnår resultat.

– Fladan borde muddras så fort som möjligt för att den

Sjätte sidan



inte skall växa igen. Då arbetet drar ut på tiden kan det bli ett hinder för en välgjord muddring i framtiden, jag har hört att vassväxten tilltagit med åren. Snart är det omöjligt att ta sig igenom där.

Men vad är det då som fått Henrik Westerlund att kämpa för en muddring av farleden genom Fladan?

– Fladan är alldeles speciell, den är en unik vattenled i vårt nyländska landskap. Fladan är en pärla, den är vacker där den ringlar genom vattenlandskapet. Farleden måste upprätthållas, den fyller en praktisk nytta och är även nyttig för fritidsbåtar. Och vid dåligt väder har Fladan stor betydelse som alternativ väg.

Nylands väg- och vattenbyggnadsdistrikt har ansökt om tillstånd hos Västra Finlands vattendomstol att muddra Fladans farled och att få inleda själva arbetet. I slutet av maj skickade vattendomstolen en kungörelse till Borgå landskommuns kommunkansli där den funnits till påseende från den 5 juni. De som har något att invända mot VoV:s planer måste anmäla om det till vattendomstolen senast den 26 juli.

– Om det inte kommer klagomål tar det i princip 1–2 månader tills tillstånd ges. Det beror helt på när saken tas fram, säger vattenrättsingenjör Kalevi Tikka vid Västra Finlands vattendomstol. Om det kommer klagomål så krävs det förklaring av den som klagat, sedan kan det möjligen bli en granskning. Det betyder åtminstone en månads förseening av beslutet.

Om det inte kommer några anmärkningar kan muddringen börja i höst, det anser i alla fall vattenvägschef Olavi Karlsson vid VoV.

– Vi har tänkt att muddringen skulle komma igång efter att trafiken och fisket längs Fladan avslutats. Det blir i oktober–november. Då störs ingen av muddringen, säger Olavi Karlsson. Jag skulle kalla det hela för en underhållsmuddring. Arbetet kommer uppskattningsvis att ta ett par månader, den skall vara färdig senast till våren när trafiken sätter igång.

Efter muddringen är det meningen att bottenbredden skall vara tio meter och vattendjupet 1,80 meter. Måtten är beräknade enligt M60-systemet, en teoretisk uträkning med den normala nollpunkten från 1960 som grund.

De muddrade massorna, omkring 30.000 m³, kan bli ett problem. Det tror Henrik Westerlund, han hoppas att de kan placeras på så sätt att de inte är till men eller hinder för någon.

– Det finns två alternativ för att placera muddringsmassorna, säger Olavi Karlsson. Det vi tänkt oss är att jordmassorna skulle lyftas upp bredvid farleden på stranden. Jag har den uppfattningen att arbetsplatsorganisationen har diskuterat med jordägarna och att de inte har något emot alternativet. Det är ju fråga om jord som tidigare runnit från åkrarna ner i farleden.

– Det andra alternativet, som är dyrare och besvärligare, skulle vara att göra uppsamlingsbassänger för massorna. Man gör en djup jorddamm i vilken muddringsmassan pumpas in.

På Hommanäs gård bor Gundel Andersson, hon har väntat tjugo år på muddring av Fladan. Hennes äldsta son Håkan, som äger en del av gården, har diskuterat muddringsmassornas placering med VoV. Massorna skall placeras på två ställen, vid södra mynningen och vid Bjurböle.

– Inte skall de väl stora odlingarna fast vi får ganska mycket jordsamlingar på stranden. Men det är låg strand och odlingarna går inte ända ner. Förstås får jorden inte placeras på trädgårdar och gräsmattor, säger Gundel Andersson. Lite luktar det förstas, men det gör inget. Det avdunstar under vintern och det är ju inte någon förorening. Jag tror att alla vill att Fladan muddras ordentligt, åtminstone har jag inte hört om något motstånd.

Robert Hägg i Hummelsund äger en hektar mark kring Fladan. Han tycker att det är bra att det muddras. Men han säger att fartbegränsningar, eller åtminstone förbud att göra svall, är ett måste. Bland annat senaste sommar hade vattenskidare åkt med trettio knops hastighet genom Fladan.

– Muddringsmassorna får absolut inte placeras på gräsmattorna, säger Robert Hägg. De borde köras upp längre bort från stranden men inte heller ut på åkrarna.

Fladan är inte enbart ett sätt att kort färden från östra skärgården till Borgå med omkring fem kilometer. Helge Hans-

son i kylsystemet.

Helge Hansson hoppas att infarten från Pellingesidan skulle utmärkas bättre i samma veva.

– Mellan Tirmo och Vålaxjärden behövs bättre utprickning, där finns det många stenar. Annars måste man fortsättningsvis komma ut på Äggskärsfjärden då man rundar via skutskeppsfarleden.

På 1700-talet var Fladan såpass mycket djupare och bredare att den gjorde skäl för sitt namn, en grund havsvik. Då seglade skärgårdsborna genom Fladan med sina skötbåtar. Det är på senare tider som Fladan blivit grundare. Filmag. Göran Selén har en del att berätta om Fladans forna betydelse.

– Med landhöjningen och all vass som samlades blev Fladan smalare och grundare. I mitten av 1800-talet blev det svårare att ta sig fram och i slutet av seklet fastnade många båtar, säger Göran Selén.

– 1888 beslöt senaten om muddring, Fladan skulle bli sex fot djup vid medelvattenståndet och tjugo fot bred. 1895 var muddringen färdig, eller egentligen blev den aldrig fullständigt slutförd. Fladan var på sina ställen t.o.m. en fot för grund, och på några ställen var det för smalt. Det är den enda muddringen som någonsin gjorts. Fladan blev ångbåtsfarled, den hade betydelse för turtrafik och små-

båtar.

I samband med att ångbåtstrafiken kom igång måste navelsträngen mellan fastlandet och Vessö, Hummelsundsbron, höjas för att båtarna skulle kunna gå under. Själva bron byggdes i mitten av 1800-talet.

Ångslupstrafiken inleddes 1896 av Borgå östra skärgårds ångbåts Ab. Bolaget trafikera- de mellan Borgå och Sarvsalö med "Pellinge". Men i början av vårt århundrade gick bolaget i konkurs och Borgå ångslups Ab övertog linjen med "Tärnan". "Tärnans" efterträdare hette "Måsen" och "Ejderen". Bolaget upplöstes 1917.

– I början av detta sekel började det igen bli smalt och grunt i Fladan, berättar Göran Selén. År 1908 ansökte kommunfullmäktige om muddring, men detta bifölls inte av staten.

– Under 1920-talet började båttrafiken ta slut. 1929 köpte Borgå ångfartygs Ab "Pernå" som ännu trafikerade till Sarvsalö, båten döptes till "Borgå skärgård". Tidigare hade bolaget enbart trafikerat med större båtar till Helsingfors. Men det blev en dålig affär, trafiken genom Fladan tog slut för bolagets del då bussar, lastbilar och personbilar började konkurrera. Sista ångslupen "Svea" upphörde med trafiken 1934.

RICHARD FLOMAN

Fladan och sjö(o)säkerheten

24.7.84

□ Det är många som delar riksdagsman Henrik Westerlunds glädje över att det nu förefaller mer eller mindre klart att den efterlängtdade muddringen av Fladan skall vara genomförd till nästa båtsäsong. Pengar för ändamålet finns och inträffar ingenting oförutsett i samband med den pågående förberedelseprocessen kan muddringsarbetet inledas i höst. Det skulle betyda att småbåtsägare och också innehavare av litet större flytetyg nästa sommar erbjuds en snabb och framförallt trygg förbindelseled mellan Borgå och de östra delarna av Finska vikens skärgård.

□ Många är de som under årens lopp dragit sitt strå till stacken i försöken att bevara denna sevärda och unika vattenväg i farbart skick. Riksdagsman Westerlund framstår dock som den främsta pådrivaren och aktivisten och det kan redan i detta skede vara på sin plats med ett offentligt uttalande tack för hans insatser.

□ Allt annat än tacknämligt är däremot det sätt, på vilket en del båtfarare nu far fram i Fladan. Helt igenvuxet och igenslammat är detta nära tre kilometer långa sund ännu inte. Det går alltså att ta sig igenom med mindre båtar. Men så hög som vassen står och så smal som Fladan på sina ställen är förutsätter det absolut stor försiktighet och låga hastigheter om man inte vill äventyra sin och andras säkerhet.

□ Ansvarskänsla är dock dessvärre inte någonting som kan förknippas med alla båtburna. Det visade till exempel trafiken i Fladan till och från Vålaxloppet i lördags. Försiktigt och långsamt körande båtförare fann sig omkörda så snart minsta tillfälle gavs och tänkte vid åsynen av aktersvallet från de bortilande med fasa på vad som skulle hända om de mötte någon i den vansinnesfarten. Om en likadan



Bbl - Zache

Uppmuddrad kommer Fladan att erbjuda en skyddad förbindelse mellan Borgåtrakten och den östra delen av Finska vikens skärgård. Muddringen är en sjösäkerhetsbefrämjande åtgärd. Dagens okynneskörning i samma än så länge omuddrade och smala vattenled äventyrar däremot säkerheten till sjöss och borde beivras.

ansvarslöshet vittnar också uppgifterna om vattenskidning i Fladan, som de facto ju inte är mera än ett smalt dike ställvis.

□ Som tur är har ingen olycka skett. Veterligen. Och man får endast hoppas att det inte heller skall behöva bli fallet innan Fladan muddras och skapar större möjligheter att från myndigheternas sida övervaka trafiken i sundet.

□ I dagens läge är risken att kollidera med någon okynneskörande båtförare

ett hinder för ett effektivare utnyttjande av Fladan helt i klass med uppgrävning och igenväxt.

□ Behovet - för att inte säga nödvändigheten - av en muddring motiveras framförallt med den säkerhetsbefrämjande inverkan på småbåtstrafiken som denna skyddade farled kunde ha. Det är sålunda smält ironiskt att Fladan i dag av ansvarslösa båtförare skall utnyttjas på ett sätt som äventyrar den så viktiga säkerheten till sjöss. -RG.



Borgå Navigationsklubb

Övning i Terrester
nattnavigering

lördag 1.9

Anmälan på Repholmen
senast kl. 20.00. Banans
längd ca 10,5 nm.

Borgå Navigationsklubb:

Flytdocka till förtret vid nattnavigeringen

BORGÅ LK. Flytdockan Eva ställde igen till förtret i Borgå Navigationsklubbs nattnavigering som gick av stapeln natten till lördagen. Av 17 deltagande båtlag var det mindre än hälften som efter det fingerade SOS-meddelandet förstod att leta rätt på henne. De flesta trodde det räckte med anteckning i loggen.

Tävlingen gynnades av lugnt och klart väder och tävlingsledaren **Jan Karlsson** som dragit upp en bana på endast dryga 10 sjömil väntade deltagarna i god tid tillbaka till Repholmens brygga. Men där blev intet. Redan vid andra kontrollen vållade en till synes lättplacerad boj sådant huvudbry att alla deltagare utom två fick trettio felpoäng för överskriden tid. Banan gick i två slingor på Orrbyfjärden som varje banläggare med förkärlek väljer - väl medveten om svårigheten att navigera där i höstmörker utan några ledmärken varken till lands eller sjöss. Detta i kombination med någon grads kast på kom-

passen fick antagligen de flesta att välja falsk boj nr 20 i stället för n 11. Bara Teje navigerade rätt. En kontrollbåt söder om Källarn gav så det olycksaliga nödanropet som talade om att en person fallit överbord från en segelbåt norr om Storholmen. Här räckte det inte att meddela sjöbevakningen utan "Eva" skulle hittas också. Femtio felpoäng gav den missen.

Länge såg det ut som en fjolårsvinnarna **Björn Ehrstedt/Nils Byman** skulle ta hem spelet. Det blev dock far och son, **Leif och Erkki Häggman** på Johanna som fick Per-Åkes pokal för ett år framåt. Kar-Fotos vandringspris för

bästa båtklubb togs av Borgå Navigationsklubb för tredje gången i följd och tillföll klubben för alltid. A.G.

Resultat:

1. Johanna. Skeppare Leif Häggman/navigatör Erkki Häggman 78 fel poäng, 2. Solitude Björn Ehrstedt/Nils Byman 84, 3. Tomåsa Rolf Törnblom/Tom Petas 108, 4. Utö Leif Johansson/Hardy Blomfeldt 116, 5. Amanda Kai Pikkarainen/Antti Virkki Porvoon Kipparit 129, 6. Jessie C-O Lindblom/Christian Eklund 130, 7. Teje Arne Launos/Veikko Vähäsarja Porvoon Kipparit 149, 8. Toti Tage Hyrki/Erik Granqvist 158, 9. Wella II Erik Karlsson/Helge Andersson 161, 10. Linda Boris Ek/Christoffer Sundberg 163.



Borgå Navigationsklubb

inbjuder sina medlemmar till

julfest

lördag 8.12. kl. 18 på Veckjärvi föreningslokal. Julmat. Namnlös julklapp med Lotterivinst mottages med tacksamhet. Anmäl senast 1.12. till Kar-Foto.

i sikte

- Sibbo kennelklubbens skolning av hundar på Nickby skjutbana är ändrad till söndagar kl. 11.30.
- Rebeckalogen nr 10 Ylva. Möte tisdag 18.9 kl. 19 i logelokalerna på Hofgård. Rec. Inv. gr.
- Borgå navigationsklubb. Säsongsavslutning lördag 15.9 kl. 19 på Repholmen. Söndag 16.9 bryggalko och flagghalning.

na vid A-nuset torsdag 5.7 kl. 18.00.
- Borgå Navigationsklubb. Utfärd till Ekenäs 7.7-8.7. Träff på Vrakholmen pos. N 59° 50,75', O 23° 21,2'. Har du lediga kojplatser? Kontakta Anne Granqvist tel. 142666 eller 140823.
- BSS. Optimisttävlingar i kväll kl

arby torsd. 2.8 kl. 19.00.
- Borgå navigationsklubb, knytkalas lördagen den 4 augusti. Samling vid paviljongen.
- Borgåbygdens svenska pensionsförening, bussen till Borgbacken och Peacock avgår den 7 augusti kl. 17 från föreningslokalen i Näs

- Borgå Navigationsklubb. Du som gjort långfärder i sommar - deltag i tävlingen om Propellern. Tävlingsregler och loggkort, vilka bör inlämnas inom september, finns att få hos Kar-Foto. 5.9.84
- Wessölandets uf. Månadsmöte torsdag 6/9 kl. 19.00.
- Akilles OK. Nvböriärträning

15.10 klubben öppen kl. 12-15.
- Borgå navigationsklubb. Klubbaf-ton onsdag 17.10 (obs!) på fören-

ingslokalen i Svenska gården kl. 19. Utdelning av propellern. Filmföreläsning. Kaffe.

- Borgå Navigationsklubb. Projektchef Harri Harkimo berättar om planerna för Fazer-Finlandseglingen. Onsdag 21.11 kl. 19 i Svenska gården, föreningslokalen.

- Kråkå sälskär Övning på

on 24 november 1984

ÖSTRA NYLAND

I Kolumbus' kölvatten



Harri Harkimo, deltagare i Skopbank of Finlands världsomsegling och nu projektchef för tävlingsbåten Fazer Finland berättar med diabolbilder både om Skopbank och Fazer Finland. Längst t.v. skymtar Borgå Navigationsklubbs kommodor Helge Hansson. Fattigmansbudget

BORGÅ. Ungefär vid den tidpunkt på lördagen då detta läses kommer — om allt går planenligt — den finländska deltagaren i den kommande jordenruntseglingen Whitbread Round the World Race, segelbåten Fazer Finland, att segla in i den spanska starthamnen för sitt första stora äventyr. Den 2 december startar nämligen från Benalmadena vid spanska sölkusten en tävling till äminnelse av Kristofer Kolumbus med Santa Domingo som destination. På den tiden då det begav sig rundade Kolumbus San Salvador vid Bahamaöarna och därför har tävlingsledningen bestämt att även hans sentida efterföljare nu skall ta denna rutt. Men fullt lika slingrig som Kolumbi färd blir inte tävlingsbåtarnas väg, konstaterade projektchef Harri Harkimo då han för ett 40-tal intresserade medlemmar av Borgå Navigationsklubb på onsdagskvällen berättade om det storslagna projektet.

— Nej det blir nog rakast möjliga spår. Den mänskliga faktorn spelar nu liksom alltid i segling huvudrollen, men seglingen är nog datorprogramrad på förhand. Datorn upplyser kontinuerligt vilken fart båten gör beroende på kurs, vind och vilka segel som kommer till användning. Ja den upplyser t.o.m. rorsmannen, om han råkar drömma sej bort till nordligare latituder, att han avviker från den optimala kursen! Navigering.

ringen sker efter alla tänkbara system, självfallet även med stöd av satelliter.

Fazer Finland är med andra ord rustad till tänderna vilket inte Skopbank of Finland var och då kocken på Skopbank skulle baka bulle var det enda ställe han kunde få bulladegen att jäsa var båtens WC — om jag får återge en av Harkimos galghumoristiska episoder. Han vet vad han talar om ty han var med om världsomseglingen.

För att i någon mån belysa skillnaden i projektens storlek kan nämnas att Skopbank såldes för 1.100.000 efter avslutat värv. Även Fazer Finland kommer att säljas efter avslutad tävling. Lägsta tänkbara försäljningspris blir då 5.500.000 mk. Detta ger kanske en bättre bild av skillnaden i projektens omfattning än om jag säger att Skopbank var 51 fot och Fazer Finland är 65 fot, dvs knappa 20 meter. Men masten är längre än båten — den är 28 meter och det största seglet är någonting kring 380 kvadratmeter.

Här kan nämnas att vetenskapsmän har försökt räkna ut den optimala storleken på en segelbåt som skall delta i Whitbread Round the World Race och kommit till 63 fot. Fazer Finland med sina 65 ligger med andra ord nära idealet.

Varifrån båten fått sitt namn? Ja det sammanhänger med de så kallade sponsörerna, med andra ord de som betalar fiolerna. Fazer är den största av dem och står för 50 procent av kostnaderna, sedan finns där en svärm andra, Rettig, Förenings-

banken, Volvo, Musik Fazer (som bl.a. ser till att det inte är någon brist på musikkassetter ombord) och ytterligare en rad andra.

För oss östnylänningar kommer Fazer Finlands färd på de sju haven att följas med särskilt intresse genom att Christian Granell är med. Han kommer särskilt under andra och tredje etappen att sitta vid symaskinen och sömma segel för brinnkära livet. Så tippas det.

Lite har jag gått händelserna i förväg. 17 man har genom psykologiska och fysiska tester gällrats ut såsom aspiranter för världsomseglingen. De trimmas nu, liksom båten, i krävande tävlingar före Whitbread-starten nästa höst. 12 får komma med, fem ska gallras bort. Men varje östnylänning är övertygad om att Christian Granell håller måttet i alla avseenden och att Fazer Finland sålunda med hela om ock något lappade segel kommer att kunna kämpa om guld och ära.

Sist en statshemlighet, som jag hoppas att ingen för vidare. Efter en rad stora test-tävlingar och inför det stora Whitbread-racet skall Fazer Finland tillbaka till varvet i Jakobsstad för att få ny köl. Varför det? På den frågan är knappast någon villig att svara i detta nu, men den som känner till hur man med alla medel försöker nedbringa tävlingsbåtars vikt och den som vet hur frenetiskt man med datorhjälp försöker finna fram till den bästa möjliga kölförmen, anar vad som är i görningen.

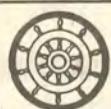
Gotti S.

29 nya skeppare i Borgåbygden

BORGÅ. Borgåbygden kan nu ståta med 29 nya skärgårdsskeppare. Kursens primus var BJÖRN LILJEBERG som nådde 29 poäng av 30 möjliga. Av 36 deltagare, underkändes sju. Examen skrevs den 25 januari.

Nya skärgårdsskeppare:
Börje Fagerstedt, Finn Grönstrand, Sebastian Grönstrand, Kim Gustafsson, Arto Haupt, Frej-Erik Holmström, Kerstin Holmström, Sverker Johansson, Rea Kaario, Björn Liljeborg (kursens primus), Harriet Lindberg, Thomas Lindroos, Ole Lindström, Ann-Christine Lönnkvist,

Gun-Britt Munk, Jan-Erik Nyqvist, Fredrik Pressler, Yngve Ramstedt, Inge-Maj Ristola, Camilla Sandström, Leif Sandström, Niklas Sederholm, Einar Seger, Kenneth Sevelius, Annika Sundbäck, Kim Sundman, Knut Tillman, Susanne Weckman och Inga-Lill Åberg.



Borgå Navigationsklubb

kallar till årsmöte fredag 8.2 kl. 19 på Seurahovi. Stadgenliga ärenden. Valkommitté väljs.

Styrelsen

Fazer Finland i ledning

Fazer Finland som för fulla segel stävar mot Dominikanska republiken har fått en andhämtningspaus i tävlingen "Kolumbus fotspar".

Katamaranen Credit Agricole som är storfavorit till segern och ledde fram till fredagen har förlorat masten. Besättningen under legendariske Philippe Jean-tots ledning har lyckats konstruera en nödmast och seglar nu mot närmaste land.

För Fazer Finland innebär detta att man får längre tid på sig att nå målet.

Enligt reglerna måste alla båtar nå målet inom sexton dygn efter att den första båten passerat mållinjen. Katamaranernas överlägsenhet är så stor att det var osäkert om Fazer Finland skulle hinna fram i tid. Detta trots att den finländska båten för tillfället är i ledningen i sin klass.

Tvåan i samma klass Fortuna Lights, är cirka femtio sjömil efter. Men den har valt en kurs som går betydligt längre norrut än finländarnas. Därför behövs inga större ändringar i vädret för att Fazer Finland ska finna sig själv som tvåa igen.

Besättningen på Fazer Finland firade i torsdags Lucia. Mika Saksela valdes i en demokratisk omröstning till båtens Lucia. Tre tärnor utsågs också.

— Det är oklart om vår Lucia hinner uppvakta åldringhem. Men roligt hade vi, berättar skepparen Micki Berner för Ilta-Sanomats reporter som lyckats få radiokontakt med båten.

Fint mellanår för navigatörer

BORGÅ. Omval över hela linjen blev det när Borgå Navigationsklubbs kommodor HELGE HANSSON i rask takt klubbade av ärendena vid årsmötet senaste fredag på Seurahovi. På årets program står bl.a. en klubbafon där PELLE TUOMINEN skall berätta om båtmuseet i Rönnsås, en veckoslutsresa till Stockholm via Mariehamn och den traditionella vårbalen den 1 juni som man denna gång helt djärvt tänkt fira på Reholmen.

De närvarande skepparna, inalles trettio, omfattade enhälligt valkommitténs förslag till styrelseposter. Kommodoren Helge Hansson omvaldes, likaså vicekommodoren Erik "Kire" Karlsson samt i tur avgående ledamöterna Leif Backman och Ulf Högström. Övriga i styrelsen är Anne Granqvist och Gottfrid Sirén. Som kassör utom styrelsen verkar Sven Öhman.

Sekreteraren Anne Granqvist hade en diger verksamhetsberättelse att föredra också om året kunde karakteriseras som ett mellanår efter 25-årsjubileet 1983. Reholmen har blivit en verklig samlingspunkt och gästboken uppvisade, det skrala sommarvädret till trots, den smått fantastiska besöksiffran 895. Följaktligen hoppades kommodoren, då han avslutade årsmötet, på ett lika gott mellanår igen.

- Borgå navigationsklubb. Klubbafon onsdag 17.4 kl. 19 på Svenska gården, föreningslokalen. Frågeporttävling om Stopet. Calle Lindh berättar om aktuella ändringar i sjövägsreglerna och visar bilder från Alandsresan. 13.4.85

ning. Skidtävlingar 24.2 kl. 10. Start som ovan.

- Sannäs uf. Årsmöte 24.2 kl. 16 på Hagaborg.

- Borgå navigationsklubb. Söndag 24.2 gör vi en tur till Reholmen med eller utan skidor. Start från Dansholmen kl. 12.00.

- Weckjärvi af. Serieskidning lördag 23.2 kl. 11.00 vid Staffas.

- Akilles OK. Avfärd till DM i

Mångåriga arbetsmyran inom klubben, kursläraren Calle Lindh, hade denna gång med sig en åskådig diaserie om fartygsljus som gav mängden en hälsosam påminnelse om svårigheten att lokalisera fartygsljus i mörker. Att Calle också hade sorterat fram gamla bilder från klubbens utfärder för tjuo år sedan till Orrergrund och Wårtslävarvet i Åbo samt navigationstävlingarna från Viborgholmen och Björkholmen framkallade mångt igenkännande leende både hos dem som var med på den tiden och hos senare komna och visade, att problemen och upplevelserna inte så mycket ändrat sig på tjugofem år i de sjötökigas skara. — AG.

Borgåklubb årsmöttes:

Omval över lag och "bildlik nattnavigering"

BORGÅ. Vinden viner, men havet ligger lugnt, välkomna till Borgå Navigationsklubbs årsmöte, bästa skeppare, sade Helge Hansson då han i egenskap av klubbens kommodor på fredagskvällen öppnade årsstämman på Seurahovi. Förhandlingar och årsredogörelsen visade snart att klubben med sina 413 medlemmar lagt ett verksamt men odramatiskt år bakom sej.

Här kan endast i korthet antydast att verksamheten baserar sej på fyra hörnstenar: klubbafnarna, kursverksamhet, tävlingar och — Repholmen, klubbens ivrigt frekventerade sommarstuga, om ett sådant uttryck kan tillåtas. Repholmen är väl klubbens största investeringsobjekt. Vid årsmötet beslöts anskaffa telefon till stugan men även större projekt diskuterades.

Under rubriken klubbverksamhet kan man väl även räkna vårbalen och julfesten, flagghissningar och halningar på Repholmen, och varför inte också talkoarbeten av olika slag.

Klubben har under året fungerat såsom remissinstans när det gäller farleder i Borgå lk och klubben, som under en lång följd av år haft stämma och säte i styrelsen för Finlands Navigationsförbund genom hedersledamoten Per-Olof Lindquist, beslöt under årsmötet på dennes förslag att för nästa period stöda Borgåbroderklubbens kommodor, Jorma

Kokko, för uppdraget.

Årsmötet blev, liksom året varit, helt odramatiskt. Valkommittens ordförande mässade entonigt »omval!» allt från kommodoren till revisorsuppseanter och medlemmer i olika utskott och kommittéer. När så till sist även en valkommitté skulle utses ropade årsmötetsförsamlingen i korus: omval!

Ytterligare kan nämnas att mötet bland exkursionsförslag diskuterade en resa den 13 april till Stockholm med besök i Mariehamn. Intresset var påtagligt.

Men årsmötet hade också annat program. Calle Lindh förevisade en diaserie, som kunde kallas »tända lanternor i en svart natt». Vad försiggår här?, frågade han. Och man såg en samling vita, röda, gröna och gula ljus på olika nivåer och i varierande grupperingar. Lite vände det sej i maggropen på en gammal, som slarvat med att friska upp sina sjövettskunskaper, då man strävade fram mot en ljuskombination, som sedan visade sej vara två trälare i färd med att försöka slita ett manöverodugligt tankfartyg från grund eller en lotskutter passerande ett närmast om en julgran påminnande muddarfartyg. Ack, ja. Calle Lindh varvade sedan ned den gastkrämmande nattnavigeringen med minnesbilder från lyckade exkursioner, som klubben gjort i olika väderstreck.

Gotti S



Presidiet vid Borgå Navigationsklubbs årsmöte. I mitten kommodor Helge Hansson, på hans vänstra sida klubbens sekreterare Anne Granqvist och på hans högra sida klubbens vicekommodor Erik Karlsson.

Hårda vindar på Atlanten:

Borgåbo reparerade segel 37 timmar i sträck

BORGÅ. — Det var en fantastisk upplevelse att få segla på de mäktiga världshaven. Särskilt skönt kändes det när segelbåten nådde en hastighet på 19,6 knop i den grova sjön på Atlanten. Men de hårda vindarna gav också oss segelmakare massor med arbete. Jag och min kollega reparerade en spinnaker 37 timmar i ett sträck! Vi hade visserligen väntat att det skulle vara arbetsdrygt, men att det skulle bli så här jobbigt hade vi inte räknat med, säger Borgåbon CHRISTIAN "CHRISSE" GRANELL som nyligen återvänt till hemstaden efter den spännande testningsseglingen med Fazer Finland som skall delta i jordenruntkappseglingen Whitbread Round the World Race i höst.

— Det hårda vädret överraskade oss nog eftersom vi på förhand hade väntat mera passadvindar än vad fallet var. Den normala vindriktningen stördes av lågtryck som avlöstes av nya lågtryck, berättar Christian Granell som hoppar ombord igen på den finländska farkosten i England i juli. Och den 28 september börjar det stora äventyret — världsomseglingen!

— Trots de hårda stormarna var det egentligen ingen som blev sjösjuk. Lindriga förkylningar orsakade dock lite kulterbyttor i magen hos några besättningsmän, men allvarigare än så blev det inte. Dessutom hade vi olika mediciner och preparat med oss varför åkomsten blev snabbt botad, omtalar han.

Kritiskt var det aldrig för den smäckra finländska segelbåten som är en Swan 651 med måtten 19,2 gånger 5,5 meter.

— Båten övergick alla förväntningar. Speciellt på kryss går den bra. I själva huvudtäv-

lingen i höst blir det att kryssa mycket på första och sista etappen där det väntas vara omväxlande vindar. Jag tror att vi har goda möjligheter att placera oss fint i egen klass. I bästa fall kan det till och med bli klasseger, säger Granell med en viss reservation.

Fazer Finland klarade ju sig bra i de tävlings- och testseglingar där den stälde upp i höstas och vintras. Fem gånger var den först över mållinjen, men någon seger blev det inte eftersom det var frågan om handikappseglingar. Seglingen över Atlanten vanns av

en spansk båt medan den finländska båten placerade sig på andra plats trots att den var 19 timmar före segrarbåten i mål! Detta är alltså matematiken i handikappseglingarna... Starten var för övrigt gemensam för alla deltagande båtar.

Tävlingen i Amerika omfattade sex seglingar. Man seglade bland annat runt Florida. Den finländska båten belade åttonde plats i tävlingen som hette SORC.

— Seglingarna var fysiskt sett tyngre än vad jag hade trott. Vi hade endast sex killar i vaktin i gången. Och en av

dessa satt vid rodet. Segeldukarna är ju mycket tunga att hantera. Och för att klara av det här krävs det naturligtvis också sinnesnärvaro. Ett litet misstag kan i värsta fall vara ödesdigert. Det gällde också att kolla skoten och linorna kontinuerligt, påpekar Christian Granell.

Spinnakern och förseglen slets ofta sönder i de hårda stormarna. Fazer Finland befann sig endast 50 sjömil från en orkan utanför San Salvador. Vindens styrka uppmättes till cirka 40 meter i sekunden! För den värsta sjögången utsattes den finländska båten vid Biscayabukten som ligger mellan Spaniens nordkust och Frankrikes västkust på Atlanten. Bukten, vars största djup är på drygt 5.000 meter, är fruktad av sjöfarare med respekt för havet. Enligt Granell påminde seglingen om berg- och dalbanan vid Borgbacken i Helsingfors. I princip var det frågan om dyningar som skapade långa och höga vågor.

— Det var omöjligt att uppskatta vågornas höjd, men man kan säga att de var höga som småberg, kommenterar Christian Granell.

— Hur fungerade samarbetet på långa seglatser?

— Förträffligt. Om samarbetet inte löper så blir det inte heller någonting med hela seglingen. Att leva ombord på en båt en längre tid är dock besvärligt — i synnerhet när båten skumpar i grov sjögång. Det kan bli olidligt hett inne i kojerna när luckorna är stängda vid oväder. Och detta leder så klart till att ventilationen blir dålig. Längsta ruten var när vi seglade 27 dygn i ett sträck. Det satte minsann lagandan på hårt prov, understryker Borgåbon.

Besättningen på Fazer Finland råkade också ut för intressanta naturfenomen. Särskilt ett fem timmar långt åskväder på världshavet imponerade på finländarna.

— Vi åkte rakt in i åskvädet. Det märkliga var att båten nästan guppade på stället i fyra eller fem timmar. När man åker in i ett dylikt oväder brukar det vanligtvis början blåsa, berättar han.

Båten gick alltså bra. Och det samma kan man säga om tävlingarna. Nu gäller det för Christian Granell & Co att så småningom börja koncentrera och förbereda för sig för jordenruntseglingen som helt säkert döljer många spännande episoder.

— De svåraste avsnitten är utanför den sydamerikanska kusten på den andra och tredje etappen där det flyter isberg omkring. Vi är inte rädda för de stora isbergen eftersom man upptäcker dem lätt. Där emot är jag bekymrad över de små isbergen som är svåra att upptäcka i mörker och dimma, säger Christian "Chrisse" Granell lite fundersamt.

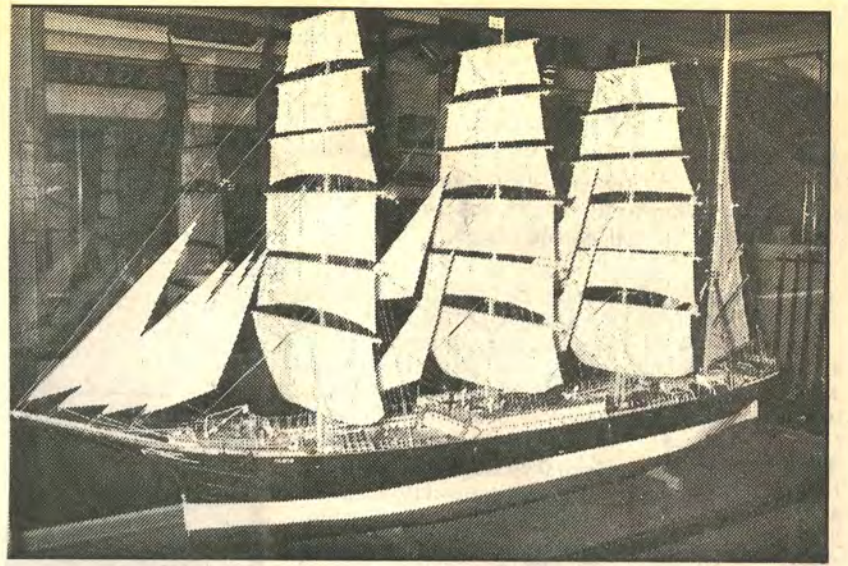
LEIF WIKSTRÖM



Bbl — Leif Wikström

○ Borgåbon Christian "Chrisse" Granell tycker att det skönt att få segla på världshaven.

Viktors fartyg seglar över hela världen



□ En av Ålands sjöfartsmuseums finaste fartygsmodeller är den av fyrmastade stålbarken "Pamir", det sista handelsfartyg i hela världen som under segel kom med last av vete från Australien till England 1949. Hon blev också det sista handelsfartyg som seglade runt Kap Horn. Det skedde under befäl av kapten Verner Björkfelt från Brändö. Viktor Andersson har naturligtvis gjort modellen i skala 1:50.

MARIEHAMN (Hbl)
För Gud och sjöfolk är ingenting omöjligt, säger Viktor Andersson med glimten i ögat.

Och när man studerar hans fartygsmodeller i all deras exakta detaljrikedom är man nästan benägen att hålla med.

För som modellbyggare är denna pensionerade styrman från Föglö något av en virtuos.

Viktor Andersson är världsberömd på sitt område och har bland annat tre modeller i det berömda brittiska sjöfartsmuseet i Greenwich. Så när Ålands Nautical Club firade 50-årsjubileum i helgen blev han föremål för extra hyllningar.

Nautical Club upprätthåller Ålands sjöfartsmuseum. Än så länge, bör man kanske tillägga, för en omstrukturering är på gång och meningen är att sjöfartsmuseet småningom skall övertas av en stiftelse.

I samband med Nautical Clubs halvsekel avtäcktes en serie på elva modeller av Viktor Andersson, ett intressant tvärsnitt av sjöfartens utveckling från storbåten på tio meter till de stora segelfartygen på närmare hundra meters längd, allt i skala 1:50 så att storlekarna är jämförbara.

— Av utomordentlig betydelse för ett sjöfartsmuseums förmåga att fylla sina uppgifter är tillgången på verklighetstrogna modeller av representativa fartyg, sade Nautical Clubs ordförande Justus Harberg i sitt hälsningstal.

● 200 modeller

Viktor Andersson har fyllt 75 år. Han är född i Vårdö, Simskåla och i likhet med många andra skärgårdspojkar gick han till sjöss som 14-åring 1923. Ibörjan av 30-talet läste han till styrman vid sjöfartsläroverket i Mariehamn. Han hör till den snabbt krympande skara som har seglat runt Kap Horn och han har fått den exklusiva Kap Hornklubbens medalj.

Viktor Andersson har seglat på fyra segelfartyg.

Han vet alltså vad han talar om när det gäller att rigga rätt, det är bland annat omsorgen om varje enskild detalj som har gjort hans modeller eftersökta.

Vid det här laget har han



byggt över 200 modeller och fortfarande har han hur mycket jobb som helst. Beställningslistan är lång. Men han funderar på att lägga upp, så småningom.

— Det börjar nog bli dags att dra sig tillbaka, kommenterar han.

● Mer än en hobby

Modellbygget började som en hobby, medan han ännu gick i långfart.

1965 lämnade han de stora haven för att bli skeppare på färjan mellan Föglö och Lemland under några år. När han pensionerades började han med modellbygge på heltid. Han har sin verkstad i Hummersö nedlagda skola i Föglö, sitter i ett litet rum, omgiven av färgpytsar, penslar och allsköns verktyg.

Förr kunde hans arbetsdagar bli både 12 och 15 timmar, nu har han som sagt börjat trapporna ner.

Själv tycker han inte att hans modellbyggande är särskilt märkligt, det är inte svårt att lära sig om man bara har intresse, tålmod och handlag.

— Inte kunde jag heller mycket när jag började, men övning ger färdighet. Och inte är jag fullärd ännu, långt ifrån, säger Viktor Andersson.

● Material från Sverige

Materialet till sina modeller köper han i Sverige.

Till skroven använder han jellyton, ett ostindiskt träslag.

Seglen gör han av bomull, så tunn som möjligt och enligt principen ju mindre modell

desto tunnare segel. Den löpande riggen gör han av björntråd eller italiensk riggtråd, som han också får tag på i Stockholm.

För att en modell av en järnbark skall se ut att vara byggd av järn limmar Viktor 0,4 millimeters plåt över skrovet. Att bygga det helt av plåt blir för dyrt.

Det är ett petgöra det här, enbart de pyttesmå block som det behövs ungefär 500 av för en enda modell måtte ge jobb så det räcker.

Viktor medger att detaljpe-tandet kan bli litet nervpåfrestande ibland.

● Pommern pop

Ett fartyg som Viktor Andersson tröttnat på att bygga modeller av är fyrmastade barken "Pommern", museifartyg i

□ Viktor Andersson, pensionerad styrman i Föglö på Åland, är vid det här laget världsberömd för sina detaljtrogna fartygsmodeller. Här visar han upp en: Galeasen "Norden-skjöld", byggd i Saltvik, Långbergssöda 1885. Den har gaffelsegel plus stagsegel och förlagan var drygt 26 meter lång.

Text: Ann-Gerd Steinby
Foto: Gösta Berglund

Mariehamn. Men väldigt många beställer modeller just av "Pommern". Ett annat populärt segelfartyg är "Herzogin Cecilie", på sin tid "flaggskepp" i legendariske Ålandsredaren Gustaf Eriksons segelfartygsflotta.

Och Viktor är definitivt inte förtjust i att göra modeller av de moderna färjorna. Han tycker de är tråkiga, utan fantasieggande och petiga detaljer. Men naturligtvis har han byggt sådana också, på beställning åt rederierna.

Men han har inte hunnit bygga en enda modell åt sig själv.

Priset för en modell vill han inte avslöja, det beror på vilket fartyg det är fråga om, hur stor och arbetsdryg modellen blir. Säkert är att priset inte motsvarar arbetsinsatsen. Det handlar ofta om hundratals arbetstimmar.

● Enligt ritning

Modellerna görs efter ritningar. Viktor har fått låna originalritningar bland annat från sjöfartsmuseet i Mariehamn. Man kan också få köpa ritningar i England.

Många gånger är de ofull-

ständiga, i synnerhet när det är fråga om äldre fartygsbyggen. Då gäller det att rekonstruera, ibland med hjälp av gamla fotografier och tavlor.

Viktor Andersson är oerhört noga med att allt skall stämma med förlagan så långt det bara är möjligt.

Viktors modeller seglar över hela världen, de finns till och med i Amerika. Han har också gjort en lång rad motivskepp, som bland annat kan beändras i kyrkorna i Eckerö, Mariehamn, Injö, Bromarv och Sollefteå.

Glimtar från ett besök på ÅLANDS SJÖFARTSMUSEUM

MARIEHAMN. Det fanns inte mycket av det jäsande Ålands hav, som Svarte Rudolf erinrade sej då han dansade, böjde sin nacke och log, då 28 medlemmar av Borgå Navigationsklubb häromsistens i den månad som nyss lämnade oss korsade samma farvatten. Havet låg lugnt, men den som hade ett sinne öppet för det estetiska kunde i alla fall med nöje betrakta de kaleidoskopiska variationer tusentals kringdrivande isflak bildade och förändrade bilden genom det tunga flytetygets framfart. Huvudresmålet var en museiresa till Stockholm med nautiska och navigatoriska accenter, men härom skall denna kria inte handla. Det sagda har bara varit för att ge en ram och en utgångspunkt för historien. Borgånavigatörerna mellanlandade nämligen i Mariehamn och destinationen var självfallet Ålands sjöfartsmuseum. Det ligger, som envar mariehamnsresenär vet, så att säga sida vid sida med världens sista i ursprungligt skick bevarade stålbarkepp från segelsjöfartens era den bramsegelriggade, fyrmastade Pommern, Mariehamns galjonsfigur.



Av någon — om och ganska lättgenomskådad — anledning har fotografen valt att av de mindre utställningsföremålen avbilda en livboj tillhörande s/s Gottfrid, Mariehamn.

ÖNY 4.5.85
invigningen av skärgårdsmuseet i Rönnäs i augusti månad kan det vara på sin plats att konstatera två saker. För det första att Mariehamn är de högklassiga museernas stad. Det är inte många år sedan landskapsmuseet i Mariehamn tilldelades Europa-priset för världens bäst uppställda museum. Den som vill exponera konst kan göra det i Mariehamn i idealiska utställningsutrymmen (när kan man göra det i Lovisa?) och för det andra att Ålands sjöfartsmuseum inte heller går av för hackor.

En liten reservation! Om jag nu tar läsaren med i floden av borgånavigatörerna och vi vandrar med Karl Kähres »Vägledning genom Ålands sjöfartsmuseum och kort historik över Ålands Nautical Club r.f.» i vänster hand, så är det åtminstone den ärliga avsikten mera att ge glimtar av Ålands unika ställning genom många år såsom »ledande sjöfartsnation». Mindre blir det en skildring av museet som sådant. Men det andra exemplifierar det ena så att säga.

Jag nämnde här tidigare att Sjöfartsmuseet ligger sida vid sida med Pommern, men det finns nog flere sjöfartsmuseer som äro objekt i omgivningen. Ett sådant är Ålands sjöfartsläroverk uppe på berget, ett annat är statyn »Mannen vid ratten» skulpterad av Emil Cedercreutz och donerad till Mariehamns stad år 1933 av lantbruksrådet Eliel Sundström. Dennes far, kapten J.E. Sundström, hade nämligen omkommit vid barken Thomas Perrys förlisning i Atlanten år 1905. För att hedra sin far donerade sonen statyn, som bär inskriptionen »till de ålänningar som funnit sin grav i haven».

Ålands första världsomseglande fartyg var tremastaren, barkskeppet Mariehamn under befäl av kapten August Lauren. Året var 1882 och kan kanske vara en lämplig utgångspunkt för det åländska »segelsjö-



En flock borgånavigatörer framför ingången till Ålands Sjöfartsmuseum.

fartsimperiet». Skall något kungamamn nämnas blir det otvivelaktigt Gustav Adolf Mauritz Erikssons. Han föddes 1872, avlade sjökaptens-examen i Vasa 1900 och erhöll sjöfartsrådstitel 1931. Han var befälhavare på stora segelfartyg fram till 1913 då han startade eget rederi. Den erikssonska segelflottan var under mellankrigstiden världens största och omfattade i början av 1930-talet 28 fartyg om 75.200 ton dödvikt, bland dem de flesta stora djupvattens-seglarna på den traditionella vete-traden Australien—Europa. Men sedan kom det andra världskriget. Det är knappast överraskande att även den åländska segelflottan under denna tid led svåra förluster. Och så kom en ny tid. Segelfartygens, liksom ångfartygens era var förbi, de dieseldrivna fartygens tid var kommen.

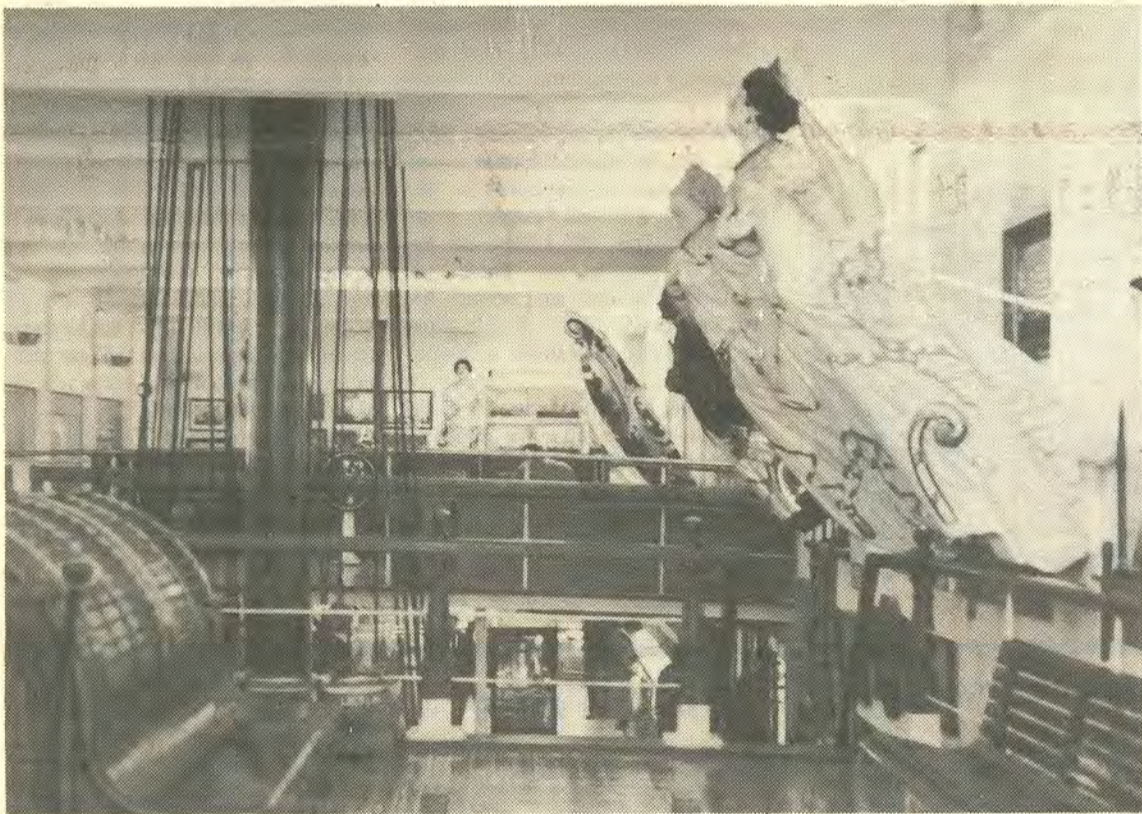
På en avdelning inom museet presenteras Ålands maskindrivna tonnage. Jag citerar Karl Kähre: »Här förekommer bilder och modeller av Rederiaktiebolaget Sallys fartyg. På

väggen hänger en målning av »Sallys» grundare och direktör, kommerserådet Algot Johansson. Under hans framsynta och energiska ledning har företaget utvecklats till landets största rederiföretag. Rederiaktiebolaget Sally äger, förutom bil- och passagerarfärjor inom Vikinglinjen, även torrlastfartyg samt landskapets största tankfartygsflotta».

Mycket kunde tilläggas beträffande Ålands moderna sjöfart, men är det ändå inte så att vår fantasi fascinerar av en svunnen tids »vint-hundar på haven» med namn såsom Herzogin Cecilie, Moshulu, Passat, Pamir, L'avenir, Admiral Karpfanger, Ponape, Loch Linne, Mermerus, Nikolaj II, California, Hougomont, Kylemore och en lång rad andra, lika saltstänkta namn från en tid då vinden drog och skeppet for bort till fjärran land och sjömansvännens lilla, lilla vän inte bara stod gråtande på strand utan även mottog hans gåvor då han kom hem. Om han kom hem.

Gotti S.

Då vi i vår egen landsända går mot



Segelfartygsdetaljer i »naturlig storlek» finns det gott om på Ålands sjöfartsmuseum. Över det hela svävar som sej bör en rad galjonsfigurer från bl.a. Loch Linne, Herzogin Cecilie och Moshulu.

Stort intresse för båtbevakning

BORGÅ. Intresset för den planerade båtbevakningen längs åstränderna i Borgå centrum överraskade arrangörerna, som i Lyceiparkens auditorium på torsdag kväll fick se ett sjuttiofem intresserade deltagare.

— Så gott som samtliga anmälde också sitt intresse att ställa upp som frivilliga bevakare, konstaterade JOHAN ALM från Borgå segelsällskap efter mötet.

Det är båtföreningarna i Borgå — förutom segelsällskapet också Nestes och WSOY:s båtklubbar samt Borgå navigationsklubb — som tagit initiativ till en nattpatrullering längs åkanterna från början av juni till slutet av september.

Borgå stad har lovat ställa en vaktstuga med telefon till förfogande. Polisen har också lovat ge sitt stöd åt verksamheten.

Man har tänkt sig att två man skulle sköta patrulleringen nattetid mellan klockan 22 och 06. Utrustningen — som huvudsakligen anskaffas genom donationer — skulle utgöras av radiotelefoner och cyklar eller bil. Meningen är att vakterna anmäler sig hos polisen och att dagbok förs om patrulleringarna. Det område som bevakas sträcker sig från Maren till Sakta Farten på bägge sidorna om ån.

En övervakning har ett visst

intresse ur försäkringssynpunkt, försäkringsvillkoren är nämligen annorlunda för en övervakad båtplats.

En anmälningslista för frivilliga övervakare finns härefter ombord på Glückauf.

— Vi har lyckligtvis hittills besparats större stölder och skadegörelser i Borgå, och vi tror att redan vetskapen om att bevakning försiggår håller obehöriga på avstånd, säger Johan Alm, som hoppas att ännu flera intresserade bevakare skall anmäla sig. De nätter under vilka bevakning skall pågå är nämligen hela tvåhundra. — CJG.

Borgå navigationsklubb inledde båtsäsongen

BORGÅ LK. Flaggan i topp och bryggpontonerna i sjön, så inledde Borgå Navigationsklubb i lördags sin säsong vid paviljongen på Reholmen. Paviljongen är förövrigt väldigt populär berättar föreningens sekreterare ANNE GRANQVIST. Att paviljongen har en skyddad hamn och finns i närheten av Borgå är faktorer som drar folk.

Under sommarens lopp kommer man att ordna två egna tävlingar, men man kommer naturligtvis också att delta i andra föreningars verksamhet.

Den första tävlingen, en så kallad Dagtävling ordnas 8-9.6. Tävlingen är mycket mångsidig bl.a. olika navigerings- och livräddningsuppgifter ingår. På lördagen kommer uppgifterna att vara litet lättare för att också nyblivna skeppare ska kunna vara med. En liknande tävling men i mörker genomförs den 7-8.9.

Den övriga verksamheten för sommaren är följande:

Den första juni blir det traditionell värbal, den här gången på Reholmen. Vid festen

blir det utdelning av olika diplom och vandringpris.

Navigeringsövningar för nyblivna skeppare blir det den fjärde juni. Då åker man på utfärd. Under färden får skepparna olika uppgifter att lösa av Kalle Lindh som fungerat som lärare vid navigationskurser i vinter och under våren.

I början av juli den 6 och 7 kommer Ekenäs Navigations-sällskap på besök:

I augusti blir det knytkalas på Reholmen. Där bjuds också på musik av föreningens medlemmar eller det så kallade »Reholmens bigband».

Årets säsongslutning går av stapeln den 2 september, följande dag dras bryggan upp och flaggan halas. — JJ.

— Andersböle-Norrveckoski marthaförening. Möte måndag 20.5 kl. 19 hos Berit Leiden.

— Borgå navigationsklubb. Brygg-talko, städning och flagghissning lördag 18.5 kl. 11 på Reholmen. Båt från Kuggen kl. 10.30.

— Sannäs uf. Knattarna fotbollsträ-

— Borgå navigationsklubb. Praktiska navigationsövningar 4 och 5.6 för nyblivna skeppare med Wella II. Start från åkajen vid Esso kl. 17.30. Anmälan till Karfoto tel. 140 001.

— Borgånejdens sång- och musikförbund. Samling vid Kråkö skola söndag kl. 11.30. Turbuss avgår kl. 11.10 från Borgå.

— Åstroländska kreftens evackada.

'Lär dig navigera också i praktiken'

Hbl 25.6.85



□ Här är vi rakt i linje, ca en halv sjömil söder om Melkö, förklarar Klaus Sonck (t.h.) och pekar ut positionen för Gunilla och Björn-Olof Fabritius, Henry Wiklund och Kai Ahola (skymd).

□ Mitt råd är att först avlägga skepparexamen och sedan eventuellt köpa båt. Sedan kommer det viktigaste, att under åtminstone en sommars tid följa med skolbåten Navis turer i Drumsö-vattnen och se hur de teoretiska kunskaperna fungerar i praktiken, säger kommodor Franz Bachér vid Navigations-sällskapet i Finland.

□ Jag tror nämligen att det är skrämmande vanligt, att folk köper sig en stor, dyr båt och åker ut på sjön med ringa eller inga kunskaper alls i sjö-vett och praktisk navigation.

Den bästa grund att bygga på är att först avlägga skepparexamen, antingen skärgårds-, kust- eller högsjöexamen. Då blir du också automatiskt medlem i navigations-sällskapet och har möjlighet att delta i skolbåten Navis sommarprogram. Övningarna ombord inleds i juni med uppehåll i juli och avslutas i september.

— Teori blir genast mycket lättare, när man under handledning kan omsätta den i praktiken, påpekar Franz Bachér.

På skolbåten, som kan ta ca 20 deltagare per gång kan man testa olika instrument. Under övningarna används ekolod och logg, likaså radarn i mån av möjlighet. Dessutom finns alltid sextanten med och det övas optiska pejlingar under alla färder.

Men vi håller inte bara på med navigation. Vi lär oss också hur man rör sig på sjön och vad gott sjömanskap kräver i olika situationer.

Nästa navigationsträff äger rum den 12 augusti. Avgången sker från Lauttasaarens Veneiljäs båthamn vid Lemisviken på Drumsö. På programmet står kursstämning och blindnavigering.

Deltagarna får öva sig i att styra enligt kompass och logg och då kommer styrhyttens mittfönster att täckas för att simulera nedsatt sikt. Under tiden följer en grupp i nedre salongen med på sjökortet, samtidigt som ekolodet används som kontroll.

□ Navis

Skolbåten Navis är en hög

aluminiumbåt, ca 13 m lång och byggd 1975. Den är rätt så vind-öm och kan vara svår att manövrera när vinden ligger på.

Men den är köpt med tanke på det stora utrymme som behövs för undervisning ombord. Utrustningen är inte speciellt dyr, anser manskapet, här finns en hel del användbara instrument.

□ Sjörovare finns i oss alla . . .

Klaus Sonck, som har teoretisk navigation till hobby leder övningarna ombord och undervisar dessutom blivande skeppare i arbiskurserna.

Jag började som hederskommouör Stig Westerlunds hjälpredda och har nu hållit på med det här i fem år. Det är väl en del av min sjörovarenatur som kommer till sin rätt på den här lilla skorven, säger han med en suck.

Två som också är bitna av sjölivet är Gunilla och Björn-Olof Fabritius. De avlade båda skärgårds- och kustepparexamen i våras. I fjol hade de till-

gång till motorbåt hela sommaren och i sommar seglar de.

— Och det är nog en helt annan värld, säger Björn-Olof med känsla. Senaste veckoslut fick vi genast omsätta våra kunskaper i praktiken när vi hamnade i tjocka på väg från Hangö västra till Kasnäs. Det var spännande men det gick ju bra.

— Det är det som är det viktigaste i leken, inflikar Stig Westerlund, att undvika att gå på grund.

□ Rätta intresset överskuggar allt

Att avlägga skepparexamen är inte speciellt svårt, om man får tro dessa salta gossar. Det som krävs är kunskaper i de fyra enkla räknesätten och ett stort intresse.

På kurserna finns allt från skolelever till pensionärer. C. 20 proc. är kvinnor och det blir allt vanligare att äkta par samsas kring och i båten, åtminstone på semestern.

— Dessutom skärps kunskaperna på sjön allt mer, sjövägsreglerna blir allt viktigare, likaså

väderekunskap, påminner Franz Bachér.

Skärgårdsskepparkursen startar på hösten i arbis och det är möjligt att tenta i januari. Därefter följer kustepparkursen med tentamöjligheter i slutet av april. Dessutom ordnas en två månaders snabbkurs på Hanken för den som har bråttom.

— Viktigt är att ta kursen på allvar och vara beredd att jobba hemma med hemuppgifter, säger Franz Bachér. Ofta är folk inte medvetna om hur mycket arbete en dylik kurs kräver.

— I år tentade 3 800 personer i hela landet, fördelade på 105 föreningar, upplyser Freyvind Stenström, som är verksamhetsledare i Navigationsförbundet.

Och naturligtvis blir folk kuggade. I medeltal har vi en procent på 13 för hela landet. På de finskspråkiga kurserna brukar procenten ligga vid 15 medan de svenskspråkiga har 6-7 proc.

□ Billigt nöje

— Jag kom med 1972 och tycker fortfarande att det är ro-

ligt att göra en tur med Navis, säger Kai Ahola.

Varje år är det i stort sett samma program på skolbåten så jag ger i regel företräde åt dem som är nya i sällskapet.

— Navigations-sällskapet erbjuder en mycket billig utbildning, påminner Freyvind Stenström, med en inskrivningsavgift på 10 mk, medlemsavgift på 40 mk och deltagaravgiften på skolbåten 10 mk per färd. Förutom skepparexamen, naturligtvis.

Dessutom ordnar vi resor med handelsfartyg bl.a. till England och Tyskland. De är mycket populära.

Marina och Kai Ahola minns speciellt en sådan resa år 1978 med m/s Finlandia. Det var nämligen då de träffades.

— Jag sov ingenting på den resan, berättar Marina, för på natten deltog jag i vakturer och på dagen måste jag ju umgås med Kai.

Resorna på lastbåtarna är mycket givande, då får man se hur befälet arbetar och också delta i vakten, syssla med mätningar och pejlingar.

□ Samhällsnyttigt

— Över huvud taget kan man ju betrakta hela navigationsrörelsen som en samhällsnyttig verksamhet, påpekar Henry Wiklund.

Jag tycker det är sympatiskt att hela verksamheten rullar på frivilliga insatser.

Inom styrelsen finns bl.a. en båtkommitté, som har det viktiga värvet att ansvara för båtens istandsättning och se till att det finns tillräckligt många skolade båtförare.

En intern tävlingskommitté brukar ordna navigationstävlingar. I sommar blir det stor sommarträff den 27-28 juli tillsammans med navigations-sällskapet i Salo ute på Benskar vid Högåsa.

Vintertid samlas Navigations-sällskapet till månadsmöten i Lilla Hanken på Drumsö. Det ordnas julfest, vårdagjämning-fest och dimissionfest för nya skeppare. Dessutom hålls det föredrag, visas filmer och ordnas praktiska sjösäkerhetsövningar.

Två gånger i året utkommer medlemstidningen "Skepparen".

Text: Eva Wörlund

Foto: Max Paetau

Kvarnbackens skola. Kördräkt. — Borgå navigationsklubb. Vårbålen med utdelning av skeppardiplom hålls på Reholmen lördag 1.6 kl. 19. Supékort à 60 mk bör lösas ut på Karfoto senast 27.5. Fredrika avgår från åkajen kl. 18.



□ Skeppare ombord på skolbåten Navis är fr.v. Freyvind Stenström, verksamhetsledare för Navigationsförbundet samt Franz Bachér, kommodor för Navigations-sällskapet i Finland.



□ Skolbåten Navis är inte gjord för långfärder men har istället ett välutnyttjat utrymme för skolning ombord.



Borgå Navigationsklubb

Övning i terresterdagnavigering lörd. 8.6. -85.

Start på Reholmen kl. 15.00. Banans längd ca 16 nm. Sjökort Nr. 17.

Obs! Också för nya skeppare! Välkomna!

Tävlingskommittén

27.5 kl. 9.00 och 18.15, on 3.7 kl. 13.40, to 4.7 kl. 9.00. Alla med. — Borgå navigationsklubb. Ekenässkepparna besöker Reholmen lördag 6.7. Samling vid paviljongen kl. 18. — Akilles E-jun. Start till Helsinki-cup måndag 1.7 kl. 9.00 från Akilleshuset. — Akilles EM-ekliningsordning

BNK firade vårbal på Repholmen

BORGÅ. Som ett led i borgå-dagsfestligheterna betecknade Borgå Navigationsklubbs kommodor Helge Hansson lördagskvällens "stora vårbal" ute på Repholmen. Klubben hör till stadens manstarkaste trots att avlagd skärgårdsskepparexamen är minimiinträdeskrav, och ett hundratals medlemmar hade i valet och kvalet mellan den allmänna festytan i staden och Repholmen valt den sistnämnda. För den oinvidiga må nämnas att Repholmen är en holme strax utanför Emsalös ostkust men att BNK-arna närmast i sammanhanget tänker på klubbens paviljong, som är stor nog att rymma ett hundratals gäster vid festligt dukade bord, som på lördagen, men knappast heller mera, såvida man inte skall sitta i famnen på varandra.

— Detta är en nyhet, sade kommodoren i sitt välkomstal. Hittills har vi alltid förlagt vår värfest till något av stadens näringsställen, men dagens goda uppslutning talar för att detta borde bli tradition. Vi har ett eget hus i en underbar maritim miljö. Repholmen hör till medlemmarnas stora natura förmåner.

Och vilken natur! En fin hamn skyddad mot alla vindar t o m den nordliga, skog och omväxlande undervegetation, rikligt med släta klippvallar för solbadare; anteckningar i gästboken kallar den entusiastiskt för "sagoön".

Lördagskvällens magnifika solnedgång över blanka vatten och en romantisk fullmåne bildade en perfekt ram. Klubbens egen orkester; "Repholmens Big Band" stod för musiken och dansen trädde ungefär i samma utsträckning på hållarna utanför paviljongen som inomhus.

Men vårbalen är samtidigt kursavslutning med högtidlig diplomutdelning förrättad av kommodoren och kursdragaren Calle Lindh. 28 skärgårdsskepparbrev utdelades med Björn Liljeberg som primus med uppnådda 29 poäng av 30 möjliga. 13 stycken hade dessutom avlagt den högre kustepparexamen med Jan-Erik som primus med 29,5 poäng av 30 möjliga.

Samtidigt utdelades en rad vandringpris för tävlingsmässiga bragder och stronga insatser till förmån för klubben. Den s.k. Ratten tillföll Erkki och Leif Häggman. Intresse-

pokalen tillföll, som vanligt är man frestad att tillägga, Helge Andersson, Stopet IV, som ges för segerrika navigationsinsikter, gick till Bengt Sjöström, Puttes kanna erövrades av Calle Lindh och Anita Karlsson hemförde Pias servis.

Vid midnatt återvände "proletärerna" till Borgå med Fredrika, som för kvällen viktis för BNK-arna. Kapitalisterna tog sej hem på egna, rätt dyrbara, kölar. Vårbalen blev en fullträff och historisk därigenom att den sannolikt inleder en ny era i klubbens vårbaltradition.

Gotti S.



Calle Lindh och Helge Hansson delade ut diplomerna.



Rönnskärin regatta 15.6.1985

Navigointikilpailu

kaikille järjestäytyneille veneilijöille pidetään Rönnskär-saareissa Porvoon Kippareiden paviljongilla. Lähtö tapahtuu klo 10.00, ilmoittautuminen klo 9.30.

Kilpailureitti Rönnskär-Killingholmen-Rönnskär. Kilpailun päätös ja illanvietto Rönnskärissä.

Järj. Porvoon Kipparit ry

Kipparit-par navigerade bäst i Borgåtävling

BORGÅ LK. Porvoon Kipparits KARI PIKKARAINEN och ANTTI VIRKKI utgick med segern i Borgå navigationsklubbs dagnavigeringstävling i Borgå skärgård i lördags. Segerduon ådrog sig endast 14 felpoäng i övningstävlingen.

Andra plats belades av Borgå navigationsklubbs BO RIKBERG och LARS LANG på 37 felpoäng. LEIF HÄGGMAN och ERKKI HÄGGMAN från samma klubb placerade sig på tredje plats.

Av nybörjarna klarade sig STIG BRANDT-JAN-ERIK NYQVIST bäst. Paret slutade på sjunde plats bland tio båttag.

Lagtävlingen vanns av Borgå navigationsklubb. Porvoon Kipparit ställde inte upp med

fulltaligt lag och kunde sålunda inte tävla på allvar om segern i lagtävlingen.

Endast två båttag från Porvoon Kipparit deltog i tävlingen. Två av navigatorerna i tävlingen var nybakade skeppare.

Banan gick över Svartbäcksfjärden via Kalvö till mål- och startplatsen vid Repholmen. Uppgifterna bestod av sedvanliga positionsberäkningar, precisionskörningar och en farkost som visade nödflagg. Vid själva målplatsen fick båttagens skeppare dessutom svara på några frågor om farkostens lanternor.

I samband med tävlingen donerade navigationsklubben mångåriga styrelsemedlem och navigationslärare Carl Lindh et par livvästar och två fartygslaternor. Lanternorna som är en halv meter höga skall härefter få pryda klubbens paviljong på Repholmen. — LW.

Borgå navigationsklubb:

Lyckad vårbal hölls på Repholmen i lk

BORGÅ LK. För första gången i Borgå navigationsklubbs historia hölls den traditionella vårbalen på Repholmen i Borgå skärgård i lördags och natten till söndagen.

Diplom utdelades åt de nya skepparna som var 14 till antalet. Av dessa var 13 kusteppare och en skärgårdsskeppare.

Omkring 90 personer deltog i vårbalen som avslutades vid fyrtiden på söndagsmorgonen.

Vid samma tillfälle delades också ut pris åt medlemmar som gjort väl ifrån sig under den gångna verksamhetsperioden.

"Ratten", ett pris som ställts upp av Navigations-sällskapet i Finland 1962, tillföll i år Leif och Erkki Häggman, nybörjare som klarade sig utmärkt i navigationstävlingarna i fjol.

Intressepokalen II som donerats av Helge Andersson, tilldelades donatorn själv denna gång!

"Stopet IV" som donerats av HAB fick Bengt Sjöström

som klarade sig bäst i frågesporten.

"Puttes kanna" som donerats av navigationsklubben förra kommodor Per-Olof Lindquist, överräcktes åt Carl Lindh som flitigt medverkat i klubbens programverksamhet.

"Pias servis" som donerats av Elisabeth Lindquist, erhöi Anita Karlsson som skött om de praktiska arrangemangen vid klubbens tillställningar.

Programmet bestod bland annat ytterligare av musik och dans. För musiken stod klubbens egna medlemmar — Re-

pholmsbandet.

Nämnas kan att Borgå navigationsklubbs paviljong på Repholmen besökts av 1.000 personer förra sommaren.

I dag åker de nybakade skepparna ut med Wella med vilken de får utföra praktiska navigationsövningar.

Den traditionella dagtävlingen i navigation ordnas instundade lördag med start från Repholmen klockan 15. Banan mäter 16 sjömil. Borgå navigationsklubb hoppas att så många medlemmar som möjligt ställer upp i tävlingen. — LW.

Min älskade make,
vår käre far

**Erik (Kire) August
Karlsson**

f. 4.5.1929 d. 18.6.1985

Innerligt saknad

Anita och Kim
Jan, Tuija och Tina
Karin och Sven
Övrig släkt och vänner

En ensam båt.

En ensam man till rors och runtomkring
den tomma fjärden.

Vad människosorger tyckas torftigt små
och hav och himmel heligt stora.

Jordfästningen äger rum torsdag 27.6.1985 kl. 15.15 i kapellet på Borgå begravningsplats, varefter inbjudes vänligen till minnesstund på Svenska Församlingshemmet, Runebergsgatan 24.

— i sikte —

— Borgå navigationsklubb. Övning i dagnavigering. Start på lördag kl. 15 på Repholmen.

— Borgåejdens folkdansare. 8.6 kl. 16 hos Yvonne i Andersböle tel. 46451 övning och fri samvaro. — 9.6 avfärd till Mäntsälä kl. 9.