

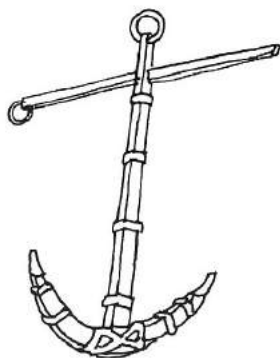
1958

1998

BORGÅ NAVIGATIONSKLUBB rf.

Borgå Navigationsklubb rf.

40 år



BORGÅ 1998

**Denna publikation har sammanställts till klubbens 40-årsjubileumsfest
på Repholmen den 6 juni 1998 av följande medlemmar:**

Redigering:	Rabbe Lutz
Layout:	Rabbe Lutz
Textförfattare:	Anne Granqvist Rabbe Lutz Stig Rikberg Stig Öhman Tom Grönqvist Torsten Johansson Ingmar Gustafsson Carl Lindh
Hälsningar:	Freyvid Stenström Per-Håkan Slotte Roland Holm
Vinjetter:	Anne Granqvist
Foton:	Zache Johansson Klubbmedlemmar
Annonser:	Rabbe Lutz Jeannette Lutz Torsten Spring Stig Öhman Anne Granqvist Boris Granqvist Bent Andersson Li Lindqvist Roland Holm

Finlands Navigationsförbund rf:s hälsning

Att röra sig på sjön har redan länge fångat folk i vårt land, därtill har vi utmärkta naturliga möjligheter såväl till havs som på insjöarna.

Varje sjöfarare behöver åtminstone i någon mån kunskaper i sjöfart och navigation för att säkert och tryggt kunna segla eller köra sin motorbåt längs den planerade rutt som leder till destinationen.

Det är här som Finlands Navigationsförbund och dess medlemsföreningar har en viktig uppgift att fylla.

Borgå Navigationsklubb rf. har här med sin skolningsverksamhet gjort en obestridligt god insats för befrämjandet av sjösäkerheten inom regionen. Genom att klubben haft förmånen att ha goda och skickliga lärare till sitt förfogande, har en långvarig och obruten skolningsverksamhet kunnat upprätthållas med åren och kunde gott tjäna som exempel för andra föreningar.

Sedan mitten av 80-talet har en målmedveten strävan att förbättra och utveckla förbundets kursprogram och undervisningsmaterial pågått. Man började med att förnya skärgårdsskepparundervisningen så, att den skulle motsvara en "allemans" grundkurs i navigation. Därefter kom kustskepparundervisningen i tur så, att också den skulle motsvara dagens fordringar, bland annat med väderlära, elektronisk navigation, tidvattenlära mm. i undervisningen. I dag står vi inför förnyandet av kursprogrammet för den astronomiska navigationen. Här gäller det bl.a. att få med en enkel variant av storcirkelnavigationen.

Förnyandet av examensfordringar och kursprogram är en direkt följd av ett ökat behov bland fritidsbåtförarna. I det här arbetet har även den



legendariska Borgåläraren Carl Lindh haft sin "sked med i soppan" i egenskap av tidigare medlem i förbundets examensnämnd.

Även myndigheterna har visat sin uppskattning beträffande förbundets skolningsverksamhet. Numera godkänns en del av förbundets examina som grund för vissa yrkeskompetenser, vilket i sin tur medför större krav på lärarna. Därför har förbundet blivit tvunget att öka lärarskolningen och kommer att införa någon form av lärarcertifikat.

Då man samtidigt kan konstatera att intresset för navigationskurserna har ökat kan man säga, att framtiden för vår gemensamma strävan att förbättra sjösäkerheten ser ljus ut.

Borgå Navigationsklubb rf. önskas lycka och framgång i sitt fortsatta värv.

Finlands Navigationsförbund rf.

Freyvid Stenström
verksamhetsledare

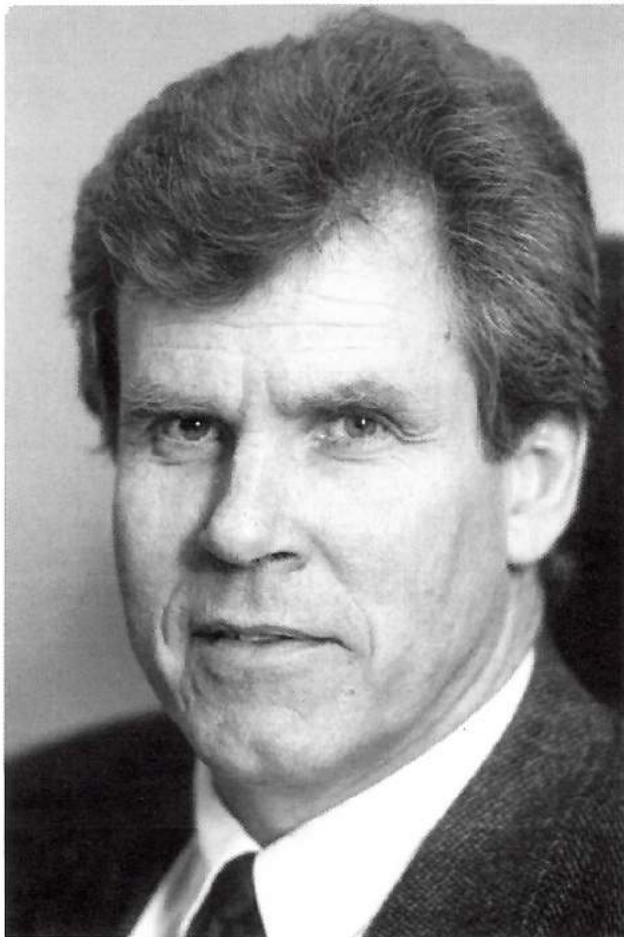
Borgå stads hälsning

Segelfartygen har sen länge försvunnit från Haikofjärden. Endast A.Edelfelts och andra konstnärers målningar berättar om fartygen som ankrade på redden utanför Borgå. Om man så vill, kan man naturligtvis också påminna sig om Hansa-koggarna som gav namn åt Kuggsundet. Det visar att forna tiders sjöfolk kände till farlederna och kunde navigera i våra vatten. I dag är det lätt att skaffa sig en båt och alltför många tror ännu, att det bara är att sätta sig i båten och starta motorn eller hissa seglen och bege sig ut på havet.

Navigationsförbundet i Finland och Borgå Navigationsklubb har i decennier bidragit till att lära ut navigationskunskap till sjöfartsbitna landkrabbor till gagn för såväl dem själva som för handelssjöfarten. Ingen kan heller dra sig för kostnaderna som ju är marginella i förhållande till kostnaderna för många andra hobbyn. Undervisningen sker ofta i samråd med medborgarinstituten och sker mera på ideell basis. Direkt kommersiell undervisning är inte vanlig.

För en stad som Borgå med en vidsträckt skärgård är sjömanskap och navigationskunnande oerhört viktiga. Borgå Navigationsklubb är värd ett stort tack för sin insats, där man utan egen vinning verkar för att både unga och gamla skall inse vilka färdigheter som behövs när man beger sig ut på havet. Under 40 år har klubben utdelat ca 1500 diplom till 1100 skeppare. Ju fler båtförare som kan navigera och röra sig på havet, desto tryggare är förhållandena på havet och i vår skärgård.

Borgå stad gratulerar Borgå Navigationsklubb till 40-årsjubileet och önskar klubben, dess aktiva medlemmar, ledare och lärare lycka och framgång.



Per-Håkan Slotte
stadsdirektör

Kommodorens hälsning

Borgå Navigationsklubb som nu firar sitt 40-års jubileum har nummer 7 i Finlands Navigationförbunds medlemsregister och är alltså bland de äldsta i Finland. Klubben har uppnått en mogen ålder men det har inte på något sätt inverkat negativt på medlemmarnas aktiva intresse för klubben och dess verksamhet.

Klubbens program har under åren till sin uppbyggnad följt ett tämligen fast mönster. Under seglationssäsongen har Repholmen varit centrum för verksamheten, och under vintermånaderna har det ordnats klubbkvällar vilka, förutom tillfälle till samvaro, också strävat till att ge vidareutbildning. Dessutom har klubben på vintern ordnat skepparkurser i samarbete med medborgarinstitutet. Dessa har varit mycket populära och säkrat att klubbens medlemsantal stadigt ökat och var vid tidpunkten före årets skeppardimission 482 personer. Två nya aktiviteter har under de senaste fem åren tillkommit. På sommaren har det ordnats en lekfull familjenavigering som utvecklat sig till en utfärd innehållande lätta navigationsuppgifter, och på vintern har en klubbträff ägnats åt utbyte av tips om goda hamnar, både besöks- och naturhamnar.

En klar minskning av intresset för navigationsklubbarnas traditionella verksamhetsformer har kunnat märkas ute på fältet. Detta är en utmaning för de kommande åren som kräver nytänkande. Styrelsen har allvarligt analyserat situationen och kommer att sträva bland annat till en ökning av de praktiska övningarna inom navigering och förande av båt.

Repholmen, som Borgå Navigationsklubb har arrenderat av Borgå landskommun sedan 1981, har haft en stor uppgift att fylla. På årsmötet 1997 aktualiserades frågan om ett fortsatt arrendavtal efter år 2001 då det nuvarande löper ut. Emedan våra bryggor måste delvis förnyas, ansåg mötet att



en sådan investering kräver garantier att klubben får besitta Repholmen för en längre period än vad det nuvarande avtalet gäller. Dessa förhandlingar är nu slutförda, och detta nya avtal ger oss nu för första gången ensamrätt att förfoga över norra delen av Repholmen till år 2018.

Borgå Navigationsklubb har under årens lopp visat sin livskraft. Detta är helt beroende på att klubben hafthängivna, intresserade medlemmar som varit villiga att offra både tid och krafter för klubben. Jag vill tacka alla, både de aktiva som deltagit i klubbens verksamhet i olika egenskaper, och mindre aktiva som stöder klubben genom sitt medlemskap. Alla institutioner, företag och enskilda personer som stött vår verksamhet förtjänar också ett varmt tack.

Norrveckoski den 6 juni 1998

Roland Holm
Kommodor

in Memoriam



Per-Olof "Putte" Lindquist

1921 - 1997

Kommodor 1960 - 1979

Hederskommodor 1980 - 1997

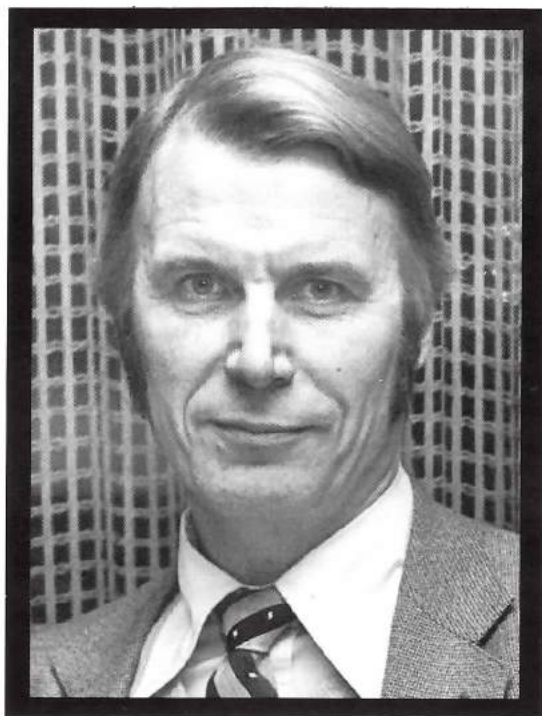
Helge Hansson

1942 - 1992

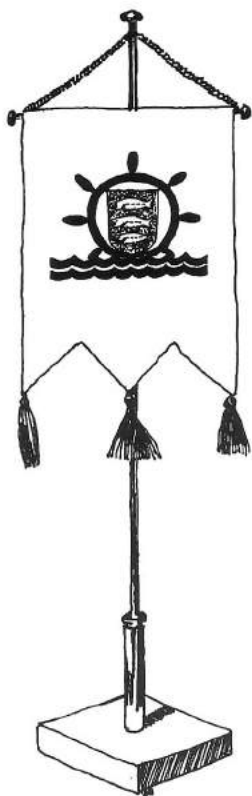
Styrelseledamot 1980

Kommodor 1981 - 1991

Hederskommodor 1992



Hederskommador Carl Lindh



Carl "Calle" Lindh f. 1923

Vicekommador 1972 - 1977
Sekreterare 1965 - 1977
Ordf. i tävlingskommittén 1968 - 1974

Navigationslärare 1965 - 1992
Medlem i Finlands Navigationsförbund
rf:s examenskommitté 1987 - 1995

Calle är född i Kristinestad, men flyttade redan som 7-åring till Lapträsk i östra Nyland. 1938 flyttade han till Lovisa. Under kriget tjänstgjorde han i 3 år i underhållet. Åren 47-50 studerade han i Tekniska Läroverket och utexaminerades som ingenjör i teleteknik. Största delen av sitt arbetsliv har han verkat på Syd-Finska El varifrån han pensionerades vid årskiftet 88-89. Som vital pensionär fortsätter han ännu med att ge sakkunnig hjälp åt examensnämnden och med att bl.a. berika Borgåbladet med text och illustrationer rörande aktuella astronomiska händelser.

Styrelsen 1998



Roland Holm
Kommodor
Tävlingskommittén



Rabbe Lutz
Vicekommodor
Undervisning



Bent Andersson
Sekreterare
Ungdomsverksamhet



Stig Öhman
Ledamot
Motorbåtssektionen



Margareta Holm
Ledamot
Programkommittén



Stig Rikberg
Ledamot
Disponent

Övriga funktionärer

Skattmästare

Madeleine Michelsson

Valkommittén

Torsten Spring

Medlemssekreterare **Anne Granqvist**

Båtbesiktning

Stig Öhman
Carl-Gustav Grönqvist
Robert Sjöström
Ola Salin

Navigationslärare **Rabbe Lutz**
Li Lindqvist



av Anne Granqvist

När Borgå Navigationsklubb i år firar sitt 40-årsjubileum med att bland annat låta publicera denna matrikel gör man det efter en paus på tio år. Så lång tid har förflutit sedan senaste matrikel gavs ut. Fyrtio år för en förening i en gammal stad som Borgå är kanske inte så anmärkningsvärt, men för en navigationsklubb är åldern hög. Faktiskt är BNK den sjunde äldsta klubben i Finland bland Navigationsförbundets 140 medlemsföreningar.

Redan 1948 började man i Borgå ordna kurser i navigation. I dem deltog yrkesfolk som behövde kompetens men också amatörer. Under årens lopp hölls flera kurser men klubben inledde sin verksamhet officiellt först den 13 maj 1958 då det konstituerande mötet ägde rum.

Klubbens förste kommodor blev kapten Runar Lindbohm med Uriel Järnström som vice. I styrelsen satt förutom dessa Ture Nyström, Ebba Björkvall, Birgit Fellman och som suppleant Kurt Paetau. När det begav sig var medlemsantalet tjugo och klubben verkade som en underavdelning till Navigationssällskapet i Finland. Men redan följande år blev klubben en självständig förening. Till kommodor utsågs Per-Olof Lindquist som skulle komma att leda klubben i tjugo år.

I stadgarna för Borgå Navigationsklubb sägs, att klubbens ändamål är "att befordra intresset för och förkovra kunskap i navigation bland amatörsjöfarande samt att genom sin verksamhet bereda medlemmarna tillfälle till praktisk förkovran i sina teoretiska kunskaper i navigation".

Genom att medlemskap i en klubb underlydande Finlands Navigationsförbund nästan utan undantag förutsätter godkänd skepparexamen är skolningsverksamheten a och o och navigationsläraren en nyckelfigur. Borgå Navigationsklubb har i detta avseende varit lyckligt lottad. Från 1964 handhade Calle Lindh undervisningen som från 1968 också omfattade högsjöskepparkurser och under årens lopp ett otal specialkurser. Klubben har haft ett fruktbart och vällöpanande samarbete med Borgå Medborgarinstitut under alla dessa år. Från 1990 lyckades Calle Lindh engagera Rabbe Lutz som lärare och denne har fortsatt med de välbesökta kurserna, från hösten 1995 med bistånd av Li Lindqvist.

Intresset för fortsatta studier har ökat hela tiden inom medlemskåren och 1997 hade hela 27 % av skepparna avlagt examen i högsjönavigation. Utan att närmare gå in på skolningsverksamheten, som beskrivs på annan plats i denna matrikel, kan vi bara konstatera att Borgå Navigationsklubb, med undantag för de första åren, aldrig behövt importera lärare utifrån.

BNK hade från början sitt säte i Borgå stad. Då klubbens fasta punkt var Reholmen på kommunens mark, ändrades hemorten till Borgå landskommun. Med kommunsammanslagningen kom hemortsfrågan att sakna betydelse men klubbens bordsstandard fick ett nytt utseende med de tre laxarna. Från 1990 härstammar den första egna klubbflaggan. Samtidigt fastställdes det nya sårmärket som förutom på flaggan och vimpeln i fort-

sättningen används som klubbens emblem i alla andra sammanhang. Idén till det nya märket är utformat av Stig Öhman.

Medlemsantalet har under åren växlat. Mest medlemmar hade klubben 1991, eller 518. Efter det har antalet skeppare varierat och var vid årsskiftet 1997-1998 457 personer. Trots att medlemsavgiften inte är hög för en båtklubb kan den dock i viss mån avskräcka, kanske främst dem som i mycket är passiva medlemmar. För att i någon mån råda bot på tendensen att av flera i samma familj endast en bibehåller sitt medlemskap beslöt man vid årsmötet 1998 att rabattera avgiften för övriga familjemedlemmar. Hur det utfaller återstår att se.

Att idka båt- och skärgårdsliv upplevs av många som sommarens höjdpunkter - inte minst om man har en brygga att lägga till vid och kan träffa likasinnade båtentusiaster. Klubben hade förmånen att sommaren 1967 få dispositionsrätten till Repholmen, den lilla skogbevuxna holmen vid nordöstra sidan av Emsalö. I tretton år lät ägaren Lars Wallin klubben fritt vistas på holmen. År 1980 blev en försäljning aktuell och diskussionens vågor gick höga - skulle man våga sig på ett köp eller skulle holmen gå till en privat köpare? Borgå landskommun inköpte Repholmen och klubben fick ett förmanligt arrendekontrakt på 20 år - mycket tack vare Helge Hanssons skickliga agerande i frågan.

Taglagsöl firades på Repholmens paviljong den 13 juni 1981 och den förstordes 1986. Repholmen utnyttjas i glädjande hög grad av klubbmedlemmarna och deras vänner. Hus, inventarier och bryggor fordrar ständig översyn och allt som kan göras har gjorts på talko. Så har också BNK i sitt kunniga och villiga talkofolk en tillgång som är guld värd. I början av 90-talet skaffades en året-runt brygga och förtöjningsbojar, utebelysning och en ny större generator. En utomstående lägger märke till den minimala åverkan på miljön och den prydliga omgivningen.

I god tid innan arrendekontraktet gick ut började man inom klubben utreda möjligheterna till en fortsatt vistelse på Repholmen - väl vetande att den med sitt ideala läge väcker intresse också på annat håll i vår stad.

Underhandlingar har förts mellan staden och Roland Holm och Rabbe Lutz från klubbens sida. Att

hyran skulle vara en annan än vad man avtalade för tjugo år sedan blev klart. Under denna vår har man dock förhandlat fram ett nytt arrendekontrakt. Visserligen har hyran stigit men klubben har nu monopol på sin del av holmen och kan fortsätta att kalla sina medlemmar till en trygg båthamn med väl underhållna hus och bryggor.

En motorbåtssektion bildades inom klubben 1987 och från våren 1988 har medlemmarna kunnat få sina båtar sakkunnigt besiktigade av Stig Öhman och hans medhjälpare.

En orsak till bekymmer är det svaga deltagandet i de praktiska navigationstävlingarna. Tröskeln för de nyexaminerade skepparna verkar vara hög trots att tävlingskommittén lockar med särskilda nybörjarklasser och talar om övningar i stället för tävlingar. Speciellt de senaste åren har deltagarantalet sjunkit till ett minimum så att ett enda tävlingslag från BNK deltog i dagstävlingen 1997.

Då problemet verkar vara detsamma i andra båtklubbar sammanslogs tävlingarna för Porvoon Kipparit och BNK vilket verkar vara ett vettigt arrangemang då veckosluten är få och konkurrensen om fritiden stor.

På det teoretiska planet har klubben ända sedan 1987 varit med också i större sammanhang. Det året ordnades för första gången en tävling i sjökortsnavigering av Finlands Motorbåtsförbund, Finlands Navigationsförbund och Finlands Seglarförbund. På något undantag när har BNK varje år haft finalister i sluttävlingen. Trots att framgång hittills saknas i den nordiska finalen kan BNK stoltsera med hela fyra finländska mästerskap, ett genom Calle Lindh och tre genom Björn Liljeberg.

Klubbaftnarna under vinterhalvåret har som tidigare stått på klubbens program. Förutom de traditionella ämnena som knop- och splitsaftnar, båtvård och nautisk frågesport har man haft info om sjöbevakning och sjöräddning, brandsläckarövningar, presentationer av hamnar, för att inte tala om en högaktuell föreläsning om algblooming i Finska viken som samlade ett stort antal intresserade.

Kontakterna med Ekenäs- och Sibboklubbarna har fortsatt liksom med Porvoon Kipparit. Intressanta exkursioner har gjorts till Masa-Yards, sjöräddaren Ossi Barck och till Stockholm. Denna vår företogs



Kommodor Roland Holm hälsar alla välkomna till vårbalen 1997.



Ett gäng från BNK gästar våra vänner i Ekenäs på Stuvuholmen.



Samling vid strandbänken på Repholmen.

en mycket uppskattad resa till den stora svenska båtmässan i Älvsjö. Resan, välplanerad av Rabbe Lutz, började dramatiskt med 23 sekundeters vind som stänkte vatten ända upp på tolfte däck. Men ingen missade trots det den stora utställningshallen följande morgon.

De flesta träffar sommartid, med vårbalen som säsongens höjdpunkt, hålls sedan många år ute på Repholmen. Att stå för program, förplägnad och allt det praktiska på en holme utan landförbindelse, utan el och vatten, är en prestation. Repholmskommittén med disponenten i spetsen och programkommittén har klarat uppgiften med bravur.

Ända sedan 1974 har Ekenäsklubben och BNK turvis gästade varann. Båtfärderna och samvaron med de alltid lika gästvänliga ekenäsborna har gett oss många fina minnen.

En ny båtklubb, Borgå Motorbåtsklubb, startade 1994. Efter som avlagd skepparexamen inte är ett villkor blir klubben ett alternativ för den som inte gått kurs. En del skeppare är medlemmar i båda klubbarna och ett fruktbart samarbete är vad man önskar sig för bägge föreningarna.

Det nya decennium som Borgå Navigationsklubb nu går in i kommer att föra med sig förväntningar men också utmaningar i en värld som ständigt förändras. Låt oss hoppas att klubben även i fortsättningen kan samla skarorna till en meningsfull fritid, där medlemmarna har nytta och nöje av sina lärdomar i vår vackra och unika skärgård.

Undervisning i 40 år *av Rabbe Lutz*

Navigationsundervisningen i Finland, för fritidsbåtförare, i den form den nuförtiden har startade först efter kriget, närmare bestämt 1947. Då började de första skepparkurserna på initiativ och ledning av sjöfartsrådet Arvo Heikki Sainio. I början var det inte många deltagare, men intresset ökade stadigt. Innehållet i kurserna varierade och bestod av både teoretiska och praktiska övningar. T.ex. i den astronomiska navigeringen fordrades mycket vidlyftiga övningar och riktiga positionsbestämmelser med hjälp av sextant. Detta visade sig vara ekonomiskt betungande och undervisningen kom att alltmer betona den teoretiska sidan. Genom att helt övergå till teoretisk undervisning kom förstås en del av charmen att gå förlorad, men samtidigt öppnade detta dörrarna för de breda folklagren. Navigationsundervisning blev någonting som varje fritidsbåtförare kunde delta i utan större ekonomiska belastningar.

År 1958 grundades Finlands Navigationsförbund för att stå som takorganisation för det ständigt växande antalet navigationsklubbar i landet. Samtidigt ville man koordinera undervisningsverksamheten samt övervaka densamma. Det är nu som våra nuvarande kurser börjar utforma sig och få det innehåll och de fordringar som idag gäller. Det är klart att mycket har ändrats under 40 år, särskilt gällande innehållet i kurserna. Också vår nuvarande indelning i tre grader, skärgårdsskeppare, kustskeppare och högsjöskeppare kom till först i början på 60-talet. Ännu så sent som 1964 hölls en kombinerad skärgårds- och kustskepparkurs i Borgå. De bättre eleverna blev kustskeppare och de med sämre resultat skärgårdsskeppare.

Undervisningen i Borgå startade vintern 1957 med första examen våren 1958 då 9 kustskeppare och 3 skärgårdsskeppare blev utdimitterade. En av kustskepparna var nuvarande hedersmedlemmen i BNK HS Herbert Georgs. Kursledare var kommodor Stig Westerlund från Helsingfors.

Under tiden 1958 - 1969 hölls i Borgå 17 olika kurser i skärgårds- och kustnavigering av lärarna Stig Westerlund, Runar Lindbohm, Edgar Karlsson, P.O.Bergman, Ralf Lindblad och Bengt Sjö-

ström. Under åren 1964 - 1971 verkade Börje Holmberg som lärare för 13 skärgårdsskepparkurser och 10 kustskepparkurser, av dessa var 13 på svenska och 10 på finska. Börje Holmbergs bana som lärare i klubben avslutades då de finskspråkiga navigatörerna inom klubben beslöt att grunda sin egen klubb, Porvoon Kipparit, år 1971. Splittringen av klubben i två klubbar med vart sitt eget modersmål kom till efter en längre utveckling inom klubben och skall inte ses som någon större språkstrid. Tillkomsten av Porvoon Kipparit hälsades väl av båda parter. Det blev lättare att kunna sköta undervisningen då den kunde genomföras på ett eget språk.

Det här betydde också att skolningsverksamheten blev placerad på en enda mans axlar. Calle Lindh hade gått kustskepparkursen för P.O.Bergman i Helsingfors och skrivit sin examen 1964. Han blev tillfrågad av klubbens kommodor "Putte" Lindquist huruvida han kunde tänka sig tillträda som lärare. Hösten 1965 påbörjade sedan Calle sin första skärgårdsskepparkurs och i januari 1966 kunde han utdimittera sina första skärgårdsskeppare, 11 st. Av dessa är ännu HS Leif Backman, KS Boris Granqvist, KS Per Juslin, SS Bertel Karlsson medlemmar i BNK. Calle fortsatte omedelbart med en kustskepparkurs som i maj 1966 resulterade i 7 nya kustskeppare. Calle gick själv högsjöskepparkursen och på hösten 1967 började han sin första högsjöskepparkurs som lärare med examen i maj 1968 och 19 godkända prestationer! Bland dessa finner vi nuvarande klubbmedlemmarna Leif Backman, Sigvar Ekholm, Albert Forsell, Herbert Georgs, Ulf-Erik Gustafsson, Uriel Järnström, Paul Lönnqvist och Olof Rask.

Kurserna hölls ända från början till största del på Borgå Arbetarinstitut, sedermera Borgå Medborgarinstitut. Samarbetet med MI har alltid fungerat synnerligen bra. Detta beror till mycket på att institutets rektorer alltid varit mycket välvilliga till att bereda plats för navigationsundervisningen. Å andra sidan kan man säga att dessa kurser alltid varit välbesökta och hört till de mest eftertraktade i MI. Det har varit vanligt att kurserna flera gånger varit "överbelagda", som t.ex. år 1978 då Calle ha-

de elever på en skärgårdsskepparkurs. Behovet har varit så stort att det under många år anordnats parallellkurser för att hålla deltagarantalet per kurs på en rimlig och hanterlig nivå. Ändå har det hänt att intresserade har varit tvungna att stå på "väntelistan" och kanske få återkomma nästa år.

Kurser har också hållits på Borgå Svenska folkskola, på Kråkö, i Hammars, i Tolkis, på ÖNY, och de finska kurserna på finska medborgarinstitutet, på Neste och hos WSOY. Efter 1971 är skådeplatsen alltid MI på Skepparegatan med möjliga utflykter till Märtagården eller Borgå Gymnasium.

Calle Lindhs lärarbana skulle visa sig slå alla rekord. Som enda lärare i klubben gick Calle in med stor entusiasm som skolningschef. När han 1992 utdimitterade sina sista elever kunde han se tillbaka på 62 "traditionella" kurser. Under dessa 27 år kunde Calle prestera 1330 godkända examina. 759 skärgårdsskeppare eller längre hunna kan tacka Calle för sina insikter och färdigheter i navigering. Calle delade ut 1206 diplom på klubbens vårbaler och kanske den största höjdpunkten var då han på klubbens 30-års jubileumsbal kunde dela ut sitt 1000:de diplom till Krister Hedenstam.

Förutom de tre "vanliga" kurserna i navigation tog Calle också initiativ till olika specialkurser. De vanligaste bland dessa var kurser i VHF samt kurser i

tidvattenlära och oceannavigering. Kurser om magnetkompassen har hållits och kurs i meteorologi anordnades med hjälp av utomstående sakkunniga.

Calles insats sträckte sig dock inte bara till att leda dessa kurser. Det fanns inget bra kursmaterial att tillgå som passade våra finländska förhållanden och examenskrav. Calle sammanställde under sina många år som lärare exempelsamlingar för både skärgårdsskepparkursen, kustskepparkursen och högsjöskepparkursen. Med hjälp av dessa digra övningsböcker och det föreläsningmaterial som Calle målmedvetet byggde upp kunde man i klubben uppvisa strålande resultat i kursexamina. När Navigationsförbundet i slutet på 80-talet började uppgöra egna kursböcker kunde man till mycket bygga på Calles material. Nuvarande kursböcker, vilka är skrivna av Kaj-Erik Löfgren, omfattar alla kurser och har omredigerats flera gånger.

Innehållet i de olika kurserna har växlat under alla dessa år. Navigationsförbundet har hela tiden aktivt följt med den allmänna utvecklingen inom fritidsbåtfarandet och har med gott betyg lyckats förnya sig och fordringarna för de olika examina. Man har kontinuerligt sett över kursernas innehåll, flyttat delar av kurser till andra kurser och lämnat bort en del material. Skärgårdsskepparkursen har blivit en gedigen grundkurs i navigation med vikten på elementär kunskap i navigation tillsammans med be-



Diplomutdelning på Repholmen våren 1985. Läraren Calle Lindh bistås av kommodoren Helge Hansson.

härskandet av alla de behövliga sjövägsreglerna. Till denna kurs hör självfallet också betonandet av gott sjömansskap och hänsynstagande till andra medtrafikanter och i skärgården bosatta personer.

Den litet mera krävande matematiken har flyttats till kustnavigationen. Positionsbestämningar, förutom de enklaste, och utförlig deviationsbestämning är nu en del av denna kurs sedan detta årtionde. På lagsidan har man medtagit lagarna rörande utlandstrafiken. Meteorologin är fortsättningsvis en viktig del av denna kurs. Besticksräkningens andel har minskats men har inte och kommer inte att avskaffas. En nyhet från de sista åren är en kort introduktion i tidvattenslära. För tillfället står högsjöskepparkursen under behandling och senast år 1999 kommer antagligen nya examensbestämmerelser att träda i kraft. Man kommer att ta med storkirkelnavigering till en viss grad i examen. I den astronomiska navigeringen har man under den sista tiden minskat månens betydelse. Månen har endast "deltagit" i den s.k. jokerfrågan, vilken är frivillig och endast strävar till att finna årets vinnare av Sainios vandringspris.

Navigationsförbundet övervakar klubbarnas navigationsundervisning, främst via examensnämnden som genomgår alla prov. Proven föranstalts numera endast två gånger i året, i december och i april. På grund av att dessa examensresultat i endel fall leder till och berättigar till officiella intyg av statliga ämbetsverk, som t.ex. internationella förarbrev, har förbundet beslutat intensifiera sin

övervakning av klubbarnas navigationslärare och någon typ av auktorisering av lärarna kommer eventuellt att bli aktuell.

Calle Lindh avslutade sin lärarbana 1992 och har sedan följts av lärarna Rabbe Lutz sedan 1990 och Li Lindqvist sedan 1995. Det är lyckligt för klubben att kunna ha flera kompetenta lärare då detta ger möjligheter att kunna erbjuda förutom de vanliga kurserna även specialkurser i olika ämnen. Under de senaste åren har hållits sådana kurser i VHF, tidvattenlära och användning av radar. Denna vår hölls för första gången en repetitionskurs för "gamyler", som bestod av innehållet i både skärgårdsskeppar- och kustskepparkursen. Kursen hade 24 deltagare av vilka de äldsta hade fått sina diplom på 60-talet! Behov för sådana kurser finns alltså och lärarna strävar att kunna erbjuda sådana i den grad resurserna räcker till och efterfrågan finns.

Den stora frågan har alltid varit hur man bäst kan följa upp de teoretiska kurserna med praktiska övningar. Det har ankommit klubbarna att i sitt program ordna olika typer av övningar och tävlingar för att ge denna praktiska handledning. Intresset för dessa aktiviteter har dock stadigt sjunkit, kanske är det benämningen "tävling" som många ryggar tillbaka för. Navigationsförbundet har tillsammans med Finlands Båtförbund utarbetat ett koncept för organisering av praktiska navigationsövningar och detta program kommer att utvecklas inom klubben till nästa säsong. Meningen är att

kunna erbjuda ett veckoslut med praktiska uppgifter både under dagen och under natten för de nya skepparna. Den springande punkten är förstas ekonomin. Klubben bör kunna ställa upp med ett tillräckligt antal båtar och förare med intresse och kunskap i navigering samtidigt som de direkta kostnaderna bör kunna finansieras så att tröskeln inte blir för hög för deltagarna. Det här är en av de viktigaste målen för klubben under de kommande åren inom navigationsundervisningen.



Diplomutdelning 1997 förrättas av lärarna Li Lindqvist och Rabbe Lutz.

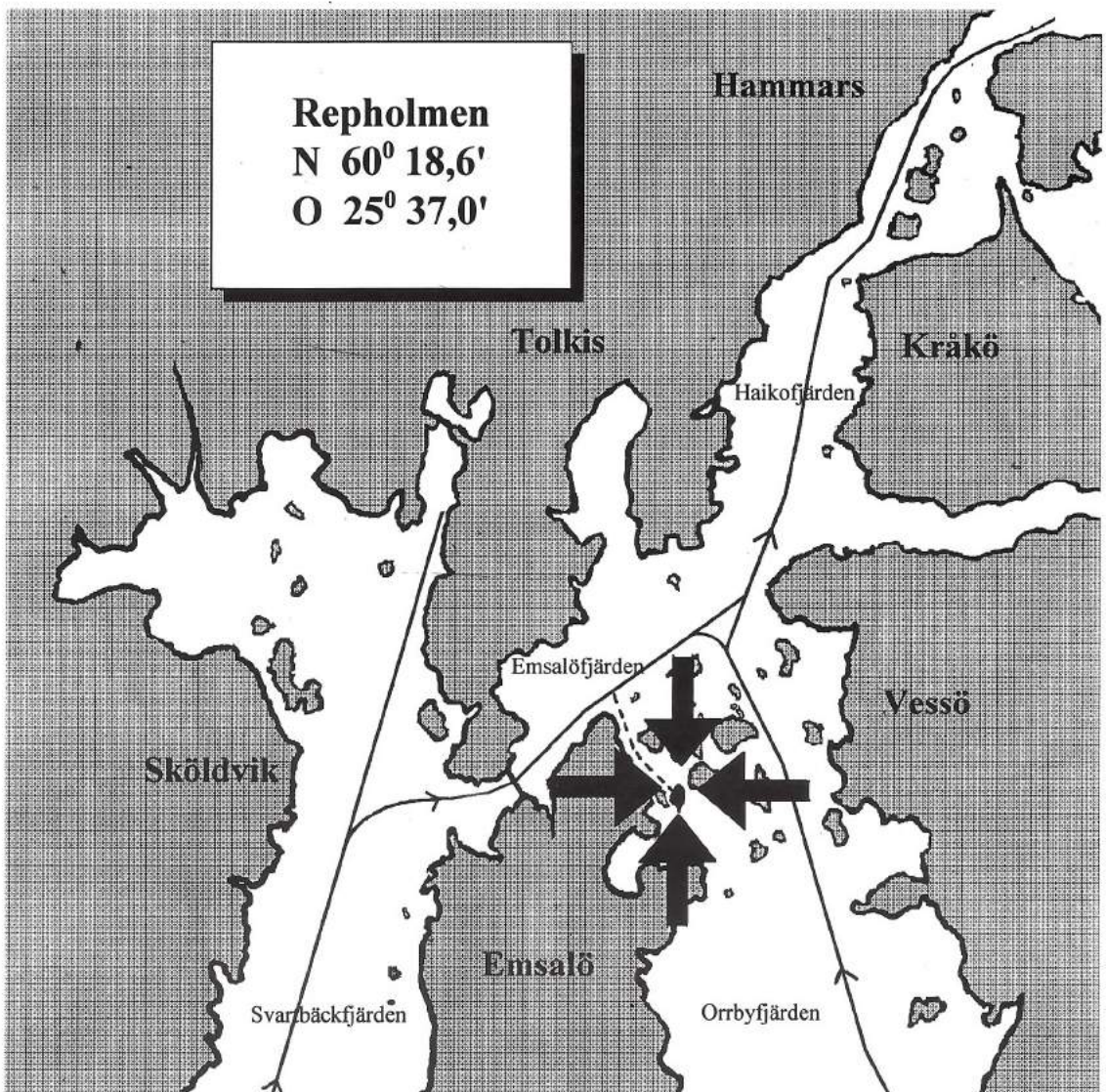
Repholmen

av Stig Rikberg

Repholmen, med sin paviljong, utgör den centrala punkten för klubbens verksamhet under båtsäsongen. Holmen har arrenderats av Borgå landskommun, sedermera Borgå stad sedan 1981. Paviljongen, som är uppförd som talkoarbete av klubbens medlemmar, är öppen för klubbens medlemmar under sommaren från inledningen med brygg- och städtalko samt flagghissning i maj till säsongavslutning med flagghalning i medlet av september. Vid Repholmen finns bryggor med bojar och plats för ett trettiotal båtar. Vattendjupet i leden in

till Repholmen och vid bryggan är så stort att det inte utgör någon begränsning för de flesta fritidsbåtar som rör sig i våra farvatten.

De ivrigaste skepparna brukar av tradition inleda säsongen med att fira Valborg och första maj på Repholmen och de senaste besöken, av de uthålligaste skepparna, på hösten brukar vara i oktober. Till Repholmen kan klubbens medlemmar komma när som helst och även ta med sig en skepparvän. På "Repis" försiggår också vanligtvis de gemen-

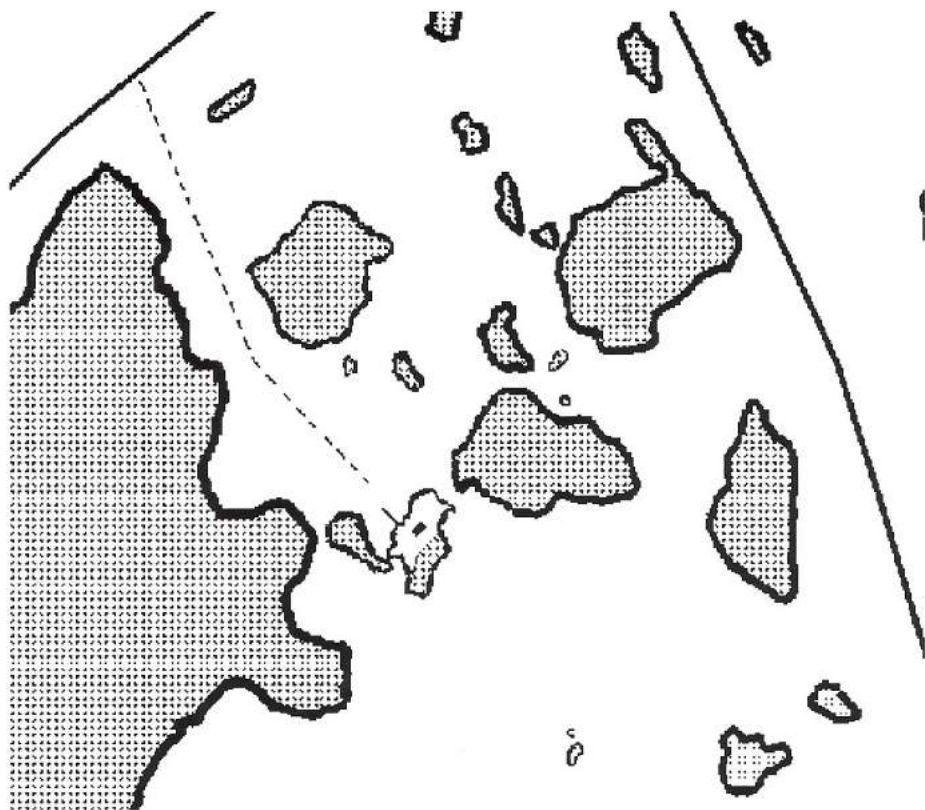


samma samlingar och festligheter som klubben anordnar under båtsäsongen. Här firas såväl vårbal med utdimittering av nyblivna skeppare som säsongavslutning på hösten.

Repholmen har också fungerat som samlings- och målplats vid ett otal navigationstävlingar. Efter snackets vågor har bland de tävlande mången gång gått högre i paviljongen än vågorna i sjön under själva tävlingen.

Här har man möjlighet att i en rätt välskyddad hamn i vår vackra skärgård njuta av sjöliv på ett överkomligt avstånd från stadens övriga hamnar. Hamnen är skyddad för vindar från de flesta riktningar. Då Repholmen ligger inomskärs vid nordöstra ändan av Emsalö ställer det inga större krav på det flytetyg man behöver för att ta sig ut till holmen för att utnyttja de möjligheter till fritidssysselsättning som finns på holmen.

Man kan njuta av vackra sommarkvällar i aftonsolens brand vid "strandbaren" och övernatta vid bryggan. Vid sämre väder och vid kallare tider kan man bänka sig framför en sprakande brasa i den öppna spisen inne i paviljongen och grilla en korvstump eller något annat ätbart och ta sig en tår på tand och ha det gemytligt bland likasinnade skepparkamrater.



Repholmen har en mycket skyddad hamn för de flesta vindar. Vattendjupet vid bryggorna räcker väl till för vanliga motor- och segelbåtar. Och dessutom regnar det aldrig ...

Det har berättats oräkneliga skeppar- och andra historier vid "lugarbänkarna" på bryggan. Hit kan man komma med hela familjen och då stranden är långgrund kan den användas till simning även av de allra minsta.

Repholmen omges av Borgå stads fiskevatten där man, med vederbörliga tillstånd, kan idka fiske av olika slag. Otaliga är de gäddor och abborrar och andra fiskar som dragits upp ur vattnen kring holmen. Man kan ströva omkring i naturen och bekanta sig med växt- och fågellivet på och kring holmen. Dessa fina möjligheter till rekreations- och annan fritidssysselsättning har möjliggjorts av att många av klubbens medlemmar gjort mycket frivilligt arbete för att göra Repholmen till det den idag är, vår oas i skärgården.

Båtbesiktning

av Stig Öhman

Det har nu gått tio år sedan vi började med besiktning av medlemmarnas båtar. Starten var rätt så blygsam med 17 båtar den första säsongen, men intresset har ökat stadigt och sommaren 1997 hade vi 67 båtar införda i BNK:s båtregister. Resultatet är gott med tanke på att det på orten finns åtminstone fyra andra föreningar som erbjuder besiktning åt sina medlemmar. Men det finns säkert ännu flere båtar inom vår förening som kunde fås med i verksamheten och som därmed skulle få rätt att använda BNK:s klubbflagga i aktern på båten.

Varför behöver då en fritidsbåt besiktas? Jo, utgångspunkten för behovet är, att upprätthålla säkerheten till sjöss. Eftersom fritidsbåtarna rör sig i samma vattenområden som yrkessjöfarten så gäller för dem samma "trafikregler" och båtarna bör också vara tillräckligt säkra för att inte orsaka fara varken för sina användare eller för övriga sjöfarare.

Yrkessjöfartens säkerhet övervakas av myndigheterna både beträffande utbildning av manskap och fartygens sjövärdighet. Deras resurser räcker dock inte till att övervaka t.ex. fritidsbåtarnas sjövärdighet.

Här kommer båtorganisationernas frivilliga säkerhetsbesiktning med i bilden. Den här verksamheten är godkänd både av myndigheterna och av försäkringsbolagen som beviljar vissa lättnader i båt-försäkringarna. Seglar- och motorbåtsförbunden har gemensamt uppgjort regler och direktiv som

styr verksamheten och sköter också om skolningen av föreningarnas besiktare.

Besiktningdirektiven har sitt ursprung i säkerhetskontrollen av tävlingsbåtar, både segel- och motorbåtar, och har vidareutvecklats så att de omfattar alla typer av fritidsbåtar. Direktiven delar in båtarna i sex olika besiktningsskolor som baserar sig på båtens typ och användningsområde. Klasserna A1 och A2 avser båtar som är självförsörjande och rör sig på öppet hav, klasserna B1 och B2 täckta

eller ruffade båtar som rör sig vid kusten eller i skärgården och klasserna C1 och C2 gäller närmast öppna fiske- eller utflyktsbåtar. Kraven på båtens konstruktion och sjöduglighet samt säkerhetsutrustning är givetvis olika för de olika klasserna, och bör motsvara förhållanden där båten används.

När en båt införs i föreningens båtregister görs en grundbesiktning som förnyas vart femte år. Utrustning och lättslitna eller utbytta delar besiktigas årligen. På basen av grundbesiktningen utfärdas ett båtcertifikat där besiktningsskolor noteras. Certifikatet är giltigt ända till nästa besiktning, dock senast

till den 30 juni följande år. Om båten byter ägare eller om man t.ex. byter motor i båten så görs en ny grundbesiktning och ett nytt båtcertifikat utfärdas. Certifikatet bör alltid medföras i båten och uppvisas åt övervakningsmyndighet om han så önskar.

1998
KATSASTETTU
BESIKTIGAD



Grundbesiktningen utförs då båten är på land och gärna är tömd på lös utrustning. På utsidan granskas skrovets material, propeller, axel och roder samt skrovgenomföringar. På däcket granskas bl.a. räckan och förtöjningsbeslag, luckor och fönster. Inne i båten granskas spanter, förstävningar och kölfastsättning. Vidare motorinstallationer, slangar, avgasrör och elledningar samt batteriernas fastsättning. I många båtar finns dessutom spis och värmeapparat som granskas med tanke på brandsäkerheten.

Vid den årliga besiktningen som utföres då båten är i sjön och fullt utrustad granskas närmast båtens lösa utrustning. Hit hör t.ex. ankare, förtöjningslinor, fendertar, båtshake och paddel. Också båtens säkerhetsutrustning granskas. Hit räknas främst flytvästar åt alla ombordvarande, livboj, nödraketer och släckningsutrustning. Dessutom bör i båten finnas bl.a. sjökort, ficklampa, länsypump samt verktyg och reservdelar. Förutom ovan nämnda utrustning bör i varje båt naturligtvis finnas i sjö-

vägsreglerna nämnda lanternor och ankarljus, signalfigurer och ljudsignalanordning.

Finlands inträde i EU medför också ändringar i båtbesiktningen eftersom vi måste anpassa oss till gemensamma europeiska direktiv för fritidsbåtar. Vilka ändringarna är, och när dom träder i kraft är ännu oklart, närmast kommer besiktningssklasserna att ändras från nuvarande sex till fyra. Till de här ändringarna får vi återkomma senare när vi vet mera!

Båtbesiktningen utföres inom BNK så att vi ordnar några besiktningstillfällen i början av båtsäsongen vid bryggor på olika ställen i staden. Om inget av dem passar, så kontakta gärna någon av besiktarna, det ordnar sig nog säkert.

Som jag redan tidigare nämnde så vill vi gärna ha fler båtar med i vår verksamhet som syftar till att förbättra säkerheten till sjöss. Kanske vi träffas redan nästa säsong!



Från klubbens 30-årsjubileum på Repholmen: Från vänster Bengt Sjöström, Uriel Järnström, Bo Rikberg, Putte Lindquist, Torsten Johansson, Carl Lindh, Thure Forsten och Anita Johansson.

Tävlingsverksamheten *av Tom Grönqvist*

Eftersom klubbens namn och centrala verksamhet rör sig om navigation, har, för uppehållandet av de praktiska kunskaperna, tävlingskommittén redan från klubbens grundande haft en betydande roll.

Fastän verksamhetens namn är tävling, har vi under åren försökt utveckla den så, att tröskeln för deltagandet skulle bli lägre. Försök har gjorts med nybörjarklasser med lättare tävlingsuppgifter samt friare former, så kallade familjenavigeringar. Deltagarantalet har dock förblivit lågt.

Tävlingskommitténs första uppgift för året är att under en av vårens klubbafnär anordna en frågetävling som kallas "Stopet". Namnet har tävlingen fått efter det vandringspris som utdelas till segraren. Tävlingsformen har under en längre tid varit en frågesport med alternativa svar. Frågorna har oftast nautisk anknytning, men inte heller lokala historiska eller geografiska frågor har utelämnats. Deltagarantalet i denna tävlingsform har rört sig kring 10, trots att kaffe med dopp är tradition på dessa klubbafnär.

Den första egentligt stora utmaningen kommer någon av de första veckosluten i juni då årets dag-navigeringstävling går av stapeln. För att även de som inte på nära håll följer med navigationstävlingar skall få en uppfattning om vad det handlar om skall vi här berätta om de olika faser och uppgifter en navigationstävling innehåller.

Det börjar med att banläggaren lägger ut de tänkta kontrollbojarna på ett sjökort, efter det tar han ut kurser och distanser längs den rutt han har tänkt sig att tävlingsdeltagarna skall köra. För att navigatören skall hållas varm använder han förstas olika alternativ, kompasskurser, rättvisande kurser och bäringar om varthannat. Ofta läggs till tävlingsuppgiften några knoppiga frågor om sjöfartsregler eller motsvarande. På detta sätt byggs så småningom tävlingen upp. Denna fas tar omkring 3-4 kvällar i anspråk. Då tävlingen är gjord "på papper", ber tävlingsledaren en eller flera av medarbetarna att köra igenom tävlingen på skrivbordet för att kontrollera den (1 kväll). Efter detta översätts den till finska, eftersom gammal tradition

påbjuder att grannföreningen Porvoon Kipparit utmanas (1 kväll).

När tävlingsdagen kommer, far banläggargruppen ut tidigt på morgonen till Repholmen, plockar ihop bojar, linor och ankaren, lastar båten och ger sig ut för att lägga ut bojar, riktiga och falska. Bojarnas placering i geografin kontrolleras med syftlinjer och på senare tid med GPS. När detta är gjort har förmiddagen gått och det är tid för en matpaus före skepparmöte där anmälan till tävlingen sker. Starten sker med 15-30 min intervaller och då banans längd är 12-13 sjömil, medelhastigheten 6 knop, kan man räkna ut att det gått till kvällen förrän den sista båten kommit i mål. Då påbörjas granskning och poängberäkning av tävlingsuppgifterna och när det är klart, kan prisutdelning ske. Efter diverse diskussioner och genomgång av tävlingen är banläggargruppen klar att plocka upp banan och returnera bojar, ankaren och linor till Repholmen. När så äntligen dagtävlingen är undan brukar klockan närma sig 22.

Förutom den egentliga tävlingen har kommittén också till uppgift att ordna med pokaler och andra pris samt sköta om förplägnad (korv och öl) på målplatsen. För att inte ge en alltför arbetstyngd bild av en dagtävling kan vi berätta att den har många goda sidor också. Man kan till exempel välja start och målplats. Vi har under årens lopp kommit fram till några nästan idealiska platser. Till exempel hos Rolf och Marie-Louise Jansson på Pellinge, där servicen varit ypperlig. Kaffe, laxsoppa, plättar mm. har stått på menyn för banutläggarna. Ett annat gott exempel finns på östra sidan om Pellinge, på Svartholmen där Boris och Anne Grönqvist har stått för mat och logi samt även bastu för deltagarna efter tävlingen.

På initiativ av den nuvarande kommodoren har under senare år hållits en lättare version av tävlingen så kallad familjenavigering. Tävlingen har varit lekfull och som namnet säger avsedd för familjer. Den har ofta lagts ihop med ett knytkalas eller kräftkalas som en första sammankomst då semestrarna är förbi och båtfolket börjar samlas vid Repholmen igen.

Den andra stora utmaningen för tävlingskommittén är nattnavigationstävlingen, som går av stapeln ett veckoslut i början av september. Förberedelserna för tävlingen är ungefär likadana som för dagtävlingen, men själva tävlingen med start klockan 21 drar ofta ut till småtimmarna och då man plockar upp banan först följande dag, är den tävlingen nog litet mer tidsförödande.

Den sista tävlingen för året är en skrivbordsnavigering som arrangeras av Finlands Navigationsförbund. Tävlingen är en intern klubbkamp men också samtidigt en kvalificering för finska mästerskapet i bordsnavigering som i sin tur är uttagning för det nordiska mästerskapet. I denna tävling dvs. både finska och nordiska mästerskapet har BNK

ypperliga resultat att uppvisa, närmast genom Björn Liljebergs mångfaldiga mästerskap.

En gammal tradition har varit att Porvoon Kipparit har utmanats i de av BNK ordnade dag- och natttävlingarna och BNK utmanats i motsvarande Kipparits tävlingar. För att sporra deltagande i de här traditionella tävlingarna har olika vandringspokaler donerats bland annat av Erik "Kiire" Karlsson. Trots detta och även andra åtgärder har deltagarantalet ständigt sjunkit, från att i början på åttio-talet ha varit 14-15 båtlag till nuvarande 6-8 båtlag. Som en följd härav, då vi vet hur mycket arbete en tävling fordrar, har Borgåföreningarna kommit överens att tillsvidare ordna endast en dag- och en natttävling per år.

Programkommittén *av Torsten Spring*

Paviljongen på Reholmen har alltsedan den byggdes 1981 blivit en naturlig träffpunkt under sommarhalvåret. Våren 1986 beslöts att paviljongen skulle förstöras och lagom till vårbalen den 31 maj kunde den förstörade paviljongen tas i bruk. Vårbal och skeppardimission ute på Reholmen blev en succé. En storträff hölls i juli 1987 då Östra Nylands Allmogebåtförening, Sibbo Navigationssällskap och Ekenäs Navigationsklubb sammanstrålade på Reholmen.

Vårbalen har för många BNK:are alltid varit en start av den årliga båtsäsongen. Det har faktiskt varit svårt att få båten förtöjd vid Repis-bryggan om man har lämnat sin ankomst till sista minuten. Sämjan och en god BNK-anda har dock alltid gett rum.

Skeppardimissionen och en god middag är viktiga programnummer på vårbalen. För många är sockret på botten när Repholmsbandet börjar sina första melodier. BNK-fester och Repholmsbandet hör ihop, det är de flesta överens om.

Lekfulla tävlingar har också satt sin prägel på klubbens verksamhet på Reholmen. Ekenästräffarna med turvisa besök varje sommar sedan 1974 har gett många oförglömliga minnen och nya vänner. Även under vintern har ordnats turvisa träffar.

Julfesten på Veckjärvi lokal blev genast från början en årlig tradition med sin fina julmat, borden dignade under de olika rätterna, och så dansades det igen till Repholmsbandet. Även maskerade har ordnats på Veckjärvi lokal. På alla fester har vi hållit ett lotteri för att få in lite medel för kommande sammankomster.

Många andra stora fester med både mat och dryck har ordnats under årens lopp. Här har programkommittén stått för en verklig prestation och det är i mycket deras förtjänst att tillställningarna blivit så lyckade.



Bjösse och Repholmsbandet är ett måste på klubbens fester både på Reholmen och i staden.

Stadgar

Stadgar för Borgå Navigationsklubb rf.

§ 1

Klubbens namn är Borgå Navigationsklubb rf., dess hemort Borgå landskommun och dess officiella språk svenska.

§ 2

Klubbens ändamål är att befordra intresset för och förkovra kunskap i navigation bland amatörsjöfarande samt att genom sin verksamhet bereda medlemmarna tillfälle till praktisk förkovran i sina teoretiska kunskaper i navigation. Klubben är medlem i Suomen Navigaatioliitto - Finlands Navigationsförbund. För att uppfylla klubbens ändamål kan klubben anordna kurser och praktiska övningar samt utöva allmän upplysningsverksamhet.

§ 3

Klubbens angelägenheter handhas av en styrelse som består av kommodor, vicekommodor och fyra ledamöter. Kommodoren och vicekommodoren väljs för ett år i sänder, övriga ledamöter för två år, av dessa avgår hälften årligen. Styrelsen utser inom eller utom sig sekreterare och skattmästare. Styrelsen är beslutförför då kommodoren eller vicekommodoren och två ledamöter är närvarande. Vid behov kan styrelsen tillsätta olika funktionärer och organ.

§ 4

Klubbens namn tecknas av kommodoren och vicekommodoren eller av någon av dessa tillsammans med sekreteraren eller skattmästaren.

§ 5

Klubbens räkenskapsår är kalenderåret. Bokslutet och verksamhetsberättelsen bör lämnas till revisorerna för granskning senast sex dagar före årsmötet.

§ 6

Till medlem i klubben kan styrelsen antaga varje välfrejd person som avlagt av Suomen Navigaatioliitto - Finlands Navigationsförbund rf. godkänd examen.

§ 7

Person som på ett förtjänstfullt sätt gynnat klubbens verksamhet, kan av styrelsen kallas till hedersmedlem.

§ 8

Medlem, som önskar utträda ur klubben, bör skriftligen anmäla därom till styrelsen eller dess ordförande eller muntligen vid klubbmöte för anteckning till protokollet. Medlem, som skadat klubbens anseende, avsiktligt brutit mot dess stadgar eller lag och god sed, kan av allmänt möte med kvalificerad majoritet, dvs. med 2/3 av de avgivna rösterna, fattat beslut uteslutas ur klubben.

§ 9

Klubben har rätt att äga fastigheter samt mottaga donationer och testamenten.

§ 10

Klubben sammankommer till årsmöte inom februari månad och till extra möten vid behov. Kallelse till möte bör ske genom annons senast en vecka före mötet. Annonsering bör ske i ortens ledande svenskspråkiga tidning.

§ 11

Vid klubbens årsmöte behandlas följande ärenden:

1. Konstateras att mötet är stadgeenligt sammankallat och beslutfört.
2. Val av ordförande och sekreterare för mötet.
3. Val av två prokolljusterare och två rösträknare.
4. Godkännande av föredragningslista för mötet.
5. Föredras styrelsens verksamhetsberättelse
6. Föredras bokslutet samt revisorernas berättelse.
7. Beslutes om ansvarsfrihet för den avgående styrelsen samt övriga redovisningsskyldiga.
8. Behandling av styrelsens förslag till verksamhetsplan.
9. Fastställande av medlemsavgiften.
10. Godkännande av budgeten.
11. Val av kommodor
12. Val av vicekommodor.
13. Val av styrelseledamöter för de i tur avgående.
14. Val av två revisorer samt suppleanter för dessa.
15. Behandlas andra frågor som nämnts i kallelsen till mötet.
16. Anmälningsärenden.

§ 12

På klubbens möten har varje medlem en röst. Röstning med fullmakt är icke tillåten.

§ 13

Omröstningar på klubbens möten är öppna om ingen kräver sluten omröstning. Om rösterna faller lika avgör ordförandens röst, dock inte i val, där lotten avgör.

§ 14

För beslut om ändring av klubbens stadgar erfordras, att beslutet fattas av tvenne med minst en veckas mellanrum hållna klubbmöten samt att vid vardera av dessa möten beslutet understöds av minst 3/4 av antalet avgivna röster.

§ 15

Upplöses klubben överlåtes dess medel till någon i Borgå stad eller Borgå landskommun verksam inregistrerad förening, som har navigation, segel- och motorbåtssport på sitt program, eller till Suomen Navigaatioliitto - Finlands Navigationsförbund rf.

§ 16

I sådana fall som icke i dessa stadgar nämnts följes föreningslagens bestämmelser.

Allmänna stadgar för Borgå Navigationsklubbs tävlingar

§ 1

Tävlingarna är öppna för klubbens medlemmar och övriga intresserade.

§ 2

Tävlingarna uppgöres av klubbens tävlingskommitté, vilken består av en ordförande och behövt antal medlemmar. Dessa utses årligen, vid verksamhetsårets början, av klubbens styrelse.

§ 3

Tävlingskommittén kan vid behov anlita utomstående personers hjälp vid uppgörandet av tävlingarna.

§ 4

Som pris för segrarna i de olika tävlingarna uppställas av klubben anskaffade eller av utomstående personer eller inrättningar donerade vandrings- eller engångspriser.

Ytterligare kan utdelas individuella pris enligt följande:

Första pris, om deltagarantalet är 1 - 4 tävlingsenheter.

Första och andra pris, om deltagarantalet är 5 - 9 tävlingsenheter.

Första, andra och tredje pris, om deltagarantalet är större än 9 tävlingsenheter. Om tävlingsenheten är större än en person utdelas ett motsvarande antal likvärdiga pris.

§ 5

Om tävlingsdeltagare är missnöjd med tävlingsarrangemanget bör därom omedelbart skriftligen meddelas till tävlingskommitténs ordförande eller vid hans frånvaro till närvarande tävlingsarrangör, dock senast vid tävlingens avslutande.

I anledning av gjord anmärkning uppgöres skriftligt protokoll, varav framgår anmärkningens art och tävlingskommitténs beslut, varefter protokollet inlämnas till styrelsen, som slutgiltigt avgör ärendet.

§ 6

Om tävlingsdeltagare är missnöjd med tävlingspoängsättningen bör ett skriftligt besvär inlämnas till klubbens styrelse, senast inom sju (7) dagar efter tävlingsresultatens offentliggörande. Framförda besvär behandlas av klubbens styrelse, vars beslut är slutgiltigt.

§ 7

Klubbens styrelse äger rätt till komplettering och ändring av tävlingsstadgarna.

Stadgar för Helges pokal

Donator: HS Helge Andersson

§ 1

Tävlingen är öppen för Borgå Navigationsklubbs navigatörer.

§ 2

Tävlingen omfattar fyra (4) tävlingar under samma säsong, Borgå Navigationsklubbs samt Porvoon Kipparits dag- och natttävlingar.

§ 3

Vandringspriset utdelas vid säsongavslutningen åt den navigatör som erhållit minst poäng från tre (3) tävlingar. Sämsta placeringen stryks.

§ 4

Poäng räknas enligt följande: 1 plats = 1 poäng, 2 plats = 2 poäng, osv.

§ 5

Priset tillfaller den navigatör som först har tre (3) inteckningar i rad eller fem (5) sammanlagt.

§ 6

Vid behov kan styrelsen ändra stadgarna. (§ 2)

Stadgar för Kar-Fotos vandringspris

Donator: KS Erik Karlsson

§ 1

Vandringspriset i nattnavigering utdelas som pris i en lagtävling klubbarna emellan om bästa sammanlagda prestation i Borgå Navigationsklubbs årliga nattnavigering.

§ 2

Ett tävlingslag består av de tre båtlag från respektive klubb som nått de bästa placeringarna under nattnavigeringen.

§ 3

Segrare i lagtävlingen blir den klubb, vars tävlingslag sammanlagt samlat det minsta antalet fel-poäng. Priset tilldelas det båtlag inom det segrande tävlingslaget som individuellt nått den bästa placeringen.

§ 4

Om två tävlingslag sammanlagt stannar på samma poängtal går segern till det tävlingslag, vars båtlag nått bästa individuella placering.

§ 5

Vandringspriset tillfaller slutligt den klubb som först får tre inteckningar i följd eller sammanlagt fem inteckningar.

BNK:s vandringspris i dagnavigering

Stadgar som ovan

Stadgar för kommodorens pokal

Donator: Per-Olof Lindquist, Borgå 1968

§ 1

Vandringspriset gäller gott kamratskap

§ 2

Vandringspriset är öppet för klubbens medlemmar

§ 3

Vandringspriset tilldelas medlem, som vid klubbens tillfällen under det gångna året, visat prov på gott kamratskap.

§ 4

Vandringspriset utdelas årligen vid säsongavslutningen, varvid de närvarande väljer intecknaren genom slutna röstsedlar. Om två eller flera medlemmar erhåller samma röstetal avgöres intecknaren genom lottdragning.

§ 5

Samtidigt med vandringspriset erhåller intecknaren som egen en liten minnespokal.

§ 6

Samma person kan inte erhålla två inteckningar. När vandringspriset är fulltecknat tillfaller det klubben.

§ 7

Vandringspriset utdelas första gången vid 10-års jubileet av donatorn till av honom vald intecknare.

Stadgar för intressepokalen

Donator: HS Helge Andersson

§ 1

Vandringspriset gäller visat intresse för klubbens verksamhet.

§ 2

Intressetävlingen är öppen för alla klubbens medlemmar.

§ 3

Tävlingstiden gäller från verksamhetsårets början till dess slut och prisutdelningen förrättas vid vårbalen.

§ 4

Medlem, som deltar i klubbens allmänna sammankomster, erhåller en (1) poäng per gång.
Till allmänna sammankomster räknas årsmöte, skepparafton, klubbafton, tävling, sjökortsövning och exkursion.

§ 5

Den eller de medlemmar, vilka under verksamhetsåret uppnått flesta poäng, erhåller en inteckning i vandringspriset, samt ett första pris. Andra och tredje pris utdelas inte.

§ 6

Vandringspriset är evigt vandrande och tillfaller klubben då det är fulltecknat.

§ 7

I övrigt gäller de allmänna stadgarna.

Stadgar för Puttes kanna

Donator: HS Per-Olof Lindquist

§ 1

Vandringspriset tilldelas klubbmedlem, som under föregående verksamhetsår på ett förtjänstfullt sätt medverkat i klubbens programverksamhet.

§ 2

Prisutdelningen förrättas vid vårbalen.

§ 3

Samma person kan inte erhålla två inteckningar.

§ 4

När vandringspriset är fulltecknat tillfaller det klubben.

Regler för tävlingen om propellern

Donator: HS Ingmar Gustafsson, Borgå 1982

§ 1

Tävlingen avser att stimulera intresset för långfärder med motorbåt och är öppen för alla medlemmar i Borgå Navigationsklubb r.f.

§ 2

Vinnare i tävlingen är den befälhavare, som under seglatsäsongen under samma resa med start och/eller mål i hemhamnen tillryggalagt den längsta distansen.

§ 3

Tävlingslaget består av en person - befälhavaren - men besättningens storlek är obegränsad. Båt och befälhavare får ej bytas under resan.

§ 4

Distansen beräknas enligt den rutt befälhavaren uppgett. Besöket på varje ort bör på lämpligt sätt bestyrkas, t.ex. på något av följande sätt:

- Anteckning på loggkortet eller i loggboken av lots, tull, sjöbevakning, polis eller annan myndighet, av navigations- eller båtklubb eller av två andra trovärdiga personer.

- fotografi, taget under resan i kännspak omgivning.

Tävlingsdeltagare bör senast den 30 september till styrelsen lämna ett ifyllt loggkort samt eventuella loggböcker, intyg, tullpass, fotografier samt övriga för tävlingens avgörande erforderligt material. Blankett för loggkort fås av styrelsen.

Stadgar för vandringspriset "Pias servis"

Donator: Elisabeth Lindquist

Vandringspriset tillfaller person som på ett förtjänstfullt sätt skött de praktiska arrangemangen (bespising etc.) vid klubbens tävlingar och sammankomster.

Stadgar för tävlingen om vandringspriset stopet

Donator: Helsingfors Aktiebank, Borgå 1967

§ 1

Tävlingen gäller frågesport i sjöfartskunskap.

§ 2

Tävlingen är öppen för alla klubbens medlemmar.

§ 3

Tävlingen hålls årligen under våren, dock senast vid skeparträffen i maj då prisutdelningen förrättas.

§ 4

Tävlingsenheten består av en person.

§ 5

Tävlingsvinnaren får en inteckning i vandringspriset, samt ett första pris. Andra och tredje pris utdelas inte.

§ 6

Vandringspriset tillfaller den tävlingssegrare, som erhållit tre (3) inteckningar i följd eller fem (5) inteckningar sammanlagt.

§ 7

I övrigt gäller de allmänna stadgarna.

Stadgar för Per-Åkes pokal

Donator: KS Per-Åke Adolfsson

§ 1

Adolfssons vandringspris utdelas till det båttag inom Borgå Navigationsklubb som når den bästa placeringen i klubbens nattnavigering.

§ 2

Om två eller flera båttag stannar på samma poängtal, går segern till det båttag som erhållit det minsta antalet felpoäng i positionsbestämning.

§ 3

Vandringspriset tillfaller klubben när det är fulltecknat.

Styrelsen 1958 - 1998

	Kommodor	Vicekommodor	Sekreterare	Skattmästare	Ledamot	Ledamot	Suppleant
1958	Runar Lindbohm	Uriel Järnström	Ture Nyström	Ebba Björkvall	Birgit Fellman		Kurt Paetau
1959	.-	.-	.-	.-	.-		.-
1960	Per-Olof Lindquist	.-	Börje Brunberg	Herbert Georgs	Börje Holmberg		Hans Ramström
1961	.-	Edgar Karlsson	.-	.-	.-		.-
1962	.-.-	.-	.-	.-	.-		Henrik Sjöström

1963	.-	Börje Holmberg	.-	Ture Åkerberg	Henrik Sjöström		Ingmar Gustafsson
1964	.-	.-	.-	.-	Ingmar Gustafsson		Henrik Sjöström
1965	.-	.-	Carl Lindh	Olof Rask	Börje Brunberg		Ingmar Gustafsson
1966	.-	.-	.-	.-	Viking Eklund		.-
1967	.-	.-	.-	.-	.-		Åke Lindstedt

1968	.-	.-	.-	.-	.-		.-
1969	.-	.-	.-	.-	.-		Ralf Lindblad
1970	.-	.-	.-	.-	Birger Lindholm		.-
1971	.-	.-	.-	Sven Öhman	.-		Boris Granqvist
1972	.-	Carl Lindh	.-	.-	.-	Torsten Johansson	.-

1973	.-	.-	.-	.-	.-	.-	Bo Hägglund
1974	.-	.-	.-	.-	.-	.-	.-
1975	.-	.-	.-	Bo Hägglund	.-	.-	Helge Andersson
1976	.-	.-	.-	.-	.-	.-	.-
1977	.-	.-	.-	.-	.-	.-	.-

1978	.-	Torsten Johansson	Torsten Johansson	.-	Anne Granqvist	Per-Eric Stjernberg	.-
1979	.-	.-	Anne Granqvist	Sven Öhman	Per-Eric Stjernberg		Tor Sjöblom
1980	Torsten Johansson	Sven Öhman	.-	.-	Helge Hansson	Erik Karlsson	.-
1981	Helge Hansson	Erik Karlsson	.-	.-	Erik Läckström	.-	Stig Brandt
1982	.-	.-	.-	.-	.-		.-

Ledamot							
1983	.-	.-	.-	Erik Läckström	Leif Backman	Kaj Kondratjew	
1984	.-	.-	.-	.-	.-	Gottfrid Sirén	Ulf Högström
1985	.-	.-	.-	.-	.-	.-	.-
1986	.-	Anita Karlsson	.-	.-	Stig Öhman	.-	.-
1987	.-	Anne Granqvist	Stig Öhman	.-	Bertel Bagge	.-	Bo Rikberg

1988	.-	.-	.-	.-	.-	Tom Grönqvist	.-
1989	.-	Tom Grönqvist	.-	.-	.-	Tore Andersson	Tom Petas
1990	.-	.-	.-	.-	.-	.-	Helge Andersson
1991	.-	.-	.-	.-	.-	Torsten Spring	.-
1992	Tom Grönqvist	Rolf Jansson	.-	.-	Sofia Frejborg	.-	Mikael Lund

1993	.-	.-	Sofia Frejborg	.-	Stig Öhman	.-	.-
1994	.-	Roland Holm	.-	.-	.-	.-	Robert Sjöström
1995	.-	.-	.-	.-	.-	.-	.-
1996	Roland Holm	Rabbe Lutz	Ingeborg Mansner	.-	.-	.-	.-
1997	.-	.-	.-	.-	.-	Margareta Holm	.-
1998	.-	.-	Bent Andersson	.-	.-	.-	Stig Rikberg

Övriga funktionärer 1965 -1998

Skattmästare

1984 - 1988 Sven Öhman
 1989 - Madeleine Michelsson

Medlemssekreterare

- 1990 Bengt Sjöström
 1990 - Anne Granqvist

Tävlingskommittén

1965 Börje Holmberg
 1966 "-
 1967 "-
 1968 Carl Lindh
 1969 "-
 1970 "-
 1971 "-
 1972 "-
 1973 "-
 1974 "-
 1975 Helge Andersson
 1976 "-
 1977 "-
 1978 "-
 1979 Ulf Högström
 1980 Helge Hansson
 1981 Ulf Högström
 1982 Jan Karlsson
 1983 "-
 1984 "-
 1985 Stig Öhman
 1986 "-
 1987 Bo Rikberg
 1988 "-
 1989 Tore Andersson
 1990 Tom Grönqvist
 1991 "-
 1992 "-
 1993 "-
 1994 "-
 1995 "-
 1996 Robert Sjöström
 1997 "-
 1998 Roland Holm

Programkommittén

Viking Eklund
 "-
 "-
 "-
 "-
 Börje Holmberg
 "-
 Torsten Johansson
 "-
 "-
 "-
 "-
 Anne Granqvist
 Per-Erik Stjemberg
 Erik Karlsson
 Erik Läckström
 "-
 "-
 Leif Backman
 Anita Karlsson
 "-
 Bertel Bagge
 Tom Grönqvist
 "-
 Tore Andersson
 Torsten Spring
 "-
 "-
 Börje Nordström
 "-
 Margareta Holm
 "-

Material-/Repholmskommittén

Bengt Sjöström
 "-
 "-
 "-
 "-
 "-
 "-
 "-
 "-
 "-
 "-
 Ensio Vehniäinen
 Björn Ehrstedt
 "-
 "-
 "-
 "-
 Helge Andersson
 "-
 "-
 Tom Petas
 "-
 "-
 Helge Andersson
 "-
 Harry Frejborg
 "-
 "-
 "-
 "-
 Robert Sjöström
 Stig Rikberg
 "-

Valkommittén

1979 Torsten Johansson
 1980 Sven Öhman
 1981 Erik Karlsson
 1982 - 1986 Bo Rikberg
 1987 Tom Grönqvist
 1988 Helge Andersson
 1989 - 1990 Ann-Marie Andersson
 1991 - 1994 Anne Granqvist
 1995 Harry Frejborg
 1996 - Torsten Spring

Motorbåtssektionen

1988 - Stig Öhman

Navigationslärare

1958 - 1963 Stig Westerlund
 1959 Runar Lindbohm
 1959 - 1961 Edgar Karlsson
 1964 - 1965 P.O.Bergman
 1969 Ralf Lindblad
 1969 Bengt Sjöström
 1964 - 1971 Börje Holmberg
 1966 - 1992 Carl Lindh
 1990 - Rabbe Lutz
 1995 - Li Lindqvist

Förtjänsttecken

Finlands Navigationsförbund rf:s förtjänsttecken i guld

68 Per-Olof Lindquist	69 Edgar Karlsson	74 Börje Holmberg
78 Carl Lindh	86 Bengt Sjöström	89 Anne Granqvist
90 Sven Öhman	93 Torsten Johansson	

Finlands Navigationsförbund rf:s förtjänsttecken i silver

62 Edgar Karlsson	63 Per-Olof Lindquist	63 Börje Holmberg
68 Carl Lindh	78 Ingmar Gustafsson	78 Torsten Johansson
78 Bengt Sjöström	79 Leif Backman	79 Tor Sjöblom
79 Sven Öhman	83 Helge Andersson	86 Anne Granqvist
88 Helge Hansson		

Finlands Navigationsförbund rf:s förtjänsttecken i brons

93 Tom Grönqvist	93 Rabbe Lutz	96 Björn Liljeberg
98 Li Lindqvist		

Finlands Båtförbund rf:s förtjänsttecken i silver

98 Stig Öhman

Finlands Båtförbund rf:s förtjänsttecken i brons

98 Carl-Gustav Grönqvist 98 Robert Sjöström

Borgå Navigationsklubb rf:s förtjänsttecken i guld

67 Per-Olof Lindquist	67 Stig Westerlund	68 Börje Holmberg
71 Carl Lindh	76 Torsten Johansson	77 Bengt Sjöström
83 Sven Öhman	88 Karl Andersson	88 Anne Granqvist
93 Helge Andersson	93 Stig Öhman	98 Torsten Spring
98 Björn Ehrstedt		

Borgå Navigationsklubb rf:s förtjänsttecken i silver

64 Stig Westerlund	64 Per-Olof Lindquist	64 Börje Holmberg
64 Börje Brunberg	64 Uriel Jämström	64 Herbert Georgs
65 Bengt Sjöström	65 P.O.Bergman	66 Carl Lindh
67 Olof Rask	68 Tor Sjöblom	68 Viking Eklund
68 Gunvor Andersson	70 Torsten Johansson	70 Rea Sjöblom
72 Ingmar Gustafsson	73 Eskil Nymark	73 Kurt Aamio
73 Leif Backman	73 Birger Lindholm	74 Sven Öhman
75 Bror Åkerlund	75 Ralf Lindblad	76 Jarl-Olof Floman
76 Tom Lindblad	76 Helge Andersson	77 Bo Hägglund

77	Märta Hägglund	77	Solveig Bomberg	77	Birger Melander
78	Karl Andersson	78	Ralf Andersson	78	Erik Blomqvist
78	Katharina Johansson	79	Bror Erik Lindholm	81	Anne Granqvist
81	Ulla-Lena Ehrstedt	83	Stig Brandt	83	Björn Ehrstedt
83	Karl-Erik Hamström	83	Anita Karlsson	84	Erik Karlsson
84	Helge Andersson	84	Erik Läckström	84	Arne Sundman
86	Ulf Högström	86	Jan Karlsson	86	Tom Petas
88	Nils Byman	88	Lars Lang	88	Bo Rikberg
88	Gottfrid Sirén	88	Anne Öhman	88	Stig Öhman
89	Carl-Gustav Grönqvist	89	Ole Malmsten	91	Ann-Marie Andersson
93	Bertel Bagge	93	Ulla Blomqvist	93	Åke Hällsten
93	Rolf Jansson	93	Torsten Spring	96	Tom Grönqvist
98	Robert Sjöström	98	Sofia Frejborg	98	Roland Holm
98	Rabbe Lutz	98	Madeleine Michelsson		

Borgå Navigationsklubb rf:s bordsstandar

72	Per-Olof Lindquist 1	72	Navigationssällskapet i Finland 2	73	Börje Holmberg 3
73	Carl Lindh 4	74	Lars Wallin 5	75	Ekenäs Navigationsklubb 6
75	Torsten Johansson 7	76	Borgå Segelsällskap 8	78	Nesteen Venekerho 9
78	Stig Westerlund 10	80	Sven Öhman 11	81	Porvoon Kipparit 12
86	Bengt Sjöström 13	88	Finlands Navigationsförbund 14	88	m/s J.L.Runeberg 15
90	Karl Andersson 16				

nya standaret:

92	Helge Hansson 1	92	Ole Malmsten 2	92	Anita Karlsson 3
93	Carl Lindh 4	93	Ekenäs Navigationsklubb 5	95	Torsten Johansson 6
97	Åke Hällsten 7	98	Freyvid Stenström 8	98	Sibbo Navigationssällskap 9
98	Borgå stad 10	98	Borgå Medborgarinstitut 11		

Utdelade vandringspriser

Kommodorens pokal (Per-Olof Lindquist)

1968	Börje Holmberg
1969	Carl Lindh
1970	Bengt Sjöström
1971	Ralf Lindblad
1972	Torsten Johansson
1973	Helge Andersson
1974	Solveig Bomberg
1975	Bo Hägglund
1976	Tom Lindblad
1977	Tor Sjöblom
1978	Karl Andersson
1979	Birger Lindholm
1980	Anne Granqvist
1981	Ulla-Lena Ehrstedt
1982	Bengt Sundberg
1983	Stig Brandt
1984	Tom Petas
1985	Helge Hansson
1986	Ann-Marie Andersson
1987	Ole Malmsten
1988	Åke Hällsten
1989	Ulla Blomqvist
1990	Torsten Spring
1991	Carl-Gustav Grönqvist

Ratten (Navigationssällskapet)

Ragnar Norgård
Carl Lindh
Ingmar Gustafsson
Torsten Johansson
Tor Sjöblom
Bengt Sjöström
Bror-Erik Lindholm
Birger Lindholm
Karl Andersson
Erik Karlsson
Konni Sitnikow
Per-Erik Stjernberg
Nils Uddström
Stig Eriksson
Boris Granqvist
Henrik V.A. Heikel
Erkki Häggman / Leif Häggman
Leif Wikström
Ingmar Gustafsson
Herbert Lönnfors
Bertel Bagge
Stig Öhman
Carl Lindh

Propellern (Ingmar Gustafsson)

Märta Hägglund
Torsten Johansson
Ari Kautto
Olof Lindholm
Gösta Meriluoto
Markku Koponen
Tage Hyrki
Johan Alm
Erik Karlsson
Erik Karlsson
Erik Karlsson
Erik Karlsson
Erik Karlsson
Bertel Bagge
Bertel Bagge
Bertel Bagge
Stig Öhman
Kim Karlsson
Bertel Bagge
Henry Orman

1992 Björn Ehrstedt
1993 Anita Spring
1994 Roland Holm
1995 Margaretha Holm
1996 Robert Sjöström
1997 Stig Rikberg
1998

Rabbe Lutz
Robert Sjöström
Roland Holm
Carl-Gustav Grönqvist
Björn Liljeberg
Li Lindqvist
Stig Rikberg

Stig Öhman
Nils Melander
Torsten Spring
Nils Eriksson
Stig Öhman
Stig Öhman
Rabbe Lutz

Intressepokalen II
(Helge Andersson)

1974 Carl Lindh
1975 Carl Lindh
1976 Helge Andersson
1977 Helge Andersson
1978 Helge Andersson
1979 K.Andersson / T.Johansson / B.Sjöström
1980 Anne Granqvist
1981 Erik Karlsson
1982 Helge Andersson / Björn Ehrstedt
1983 Stig Brandt
1984 Helge Andersson
1985 Helge Andersson
1986 Helge Andersson / Solveig Andersson
1987 Helge Andersson
1988 Stig Öhman
1989 Stig Öhman
1990 Helge Andersson
1991 Jan-Erik Nyqvist
1992 Jan-Erik Nyqvist
1993 Harry Frejborg
1994 Torsten Spring
1995 Torsten Spring
1996 Torsten Spring
1997 Torsten Spring
1998 Helge Andersson

Pias servis
(Elisabeth Lindqvist)

Rut Andersson
Lena Blomqvist
Estrid Melander
Solveig Bomberg
Märta Hägglund
Marita Backman
Gea Sundberg
Åsa Ollas
Ulla-Lena Ehrstedt
Ann-Marie Andersson
Anita Karlsson
Tua Malmsten
Anne Granqvist
Maj-Christin Bagge
Ulla Grönqvist
Ann-Marie Andersson
Ulla Blomqvist
Anita Spring
Birgitta Nyqvist
Sofia Frejborg
Margaretha Holm
Birgitta Nyqvist
Anja Rikberg
Ingeborg Mansner

Puttes kanna
(Per-Olof Lindqvist)

J-O. Floman
Björn Ehrstedt
Helge Andersson
Tore Andersson
Carl Lindh
Erik Läckström
Torolf Söderberg
Ann-Marie Andersson
Stig Brandt
Solveig Andersson
Torsten Spring
Tom Grönqvist
Harry Frejborg
Margaretha Holm
Torsten Spring
Börje Nordström
Robert Sjöström
Anita Spring

Stopet
(HAB)

1976 Carl Lindh
1977 Torsten Johansson
1978 Torsten Johansson
1979 Bengt Sjöström
1980 Erik Karlsson
1981 Torsten Johansson
1982 Torsten Johansson
1983 Torsten Johansson
1984 Torsten Johansson
1985 Bengt Sjöström
1986 Bengt Sjöström
1987 Torsten Johansson
1988 Stig Öhman
1989 Torsten Johansson
1990 Åke Hällsten
1991 Stig Öhman
1992 Torsten Johansson
1993 Torsten Johansson
1994 Rabbe Lutz
1995 Stig Öhman
1996 Stig Öhman
1997 Stig Öhman
1998 Rabbe Lutz

Ankaret
(Roland Holm)

Stig Öhman
Börje Nordström
Torsten Spring
Ole Malmsten

Jannes rosett
(Jan-Erik Nyqvist)

Bo Rikberg
Torsten Spring

Per-Åkes pokal

1981	Christer Sundman/Bengt Michelsson
1982	Nils Byman/Björn Ehrstedt
1983	Björn Ehrstedt/Nils Byman
1984	Leif Häggman/Erkki Häggman
1985	Leif Johansson/Hardy Blomfeldt
1986	Bengt Michelsson/Helge Andersson
1987	Leif Häggman/Erkki Häggman
1988	Leif Johansson/Hardy Blomfeldt
1989	Birgitta Nyqvist/Jan-Erik Nyqvist
1990	Björn Ehrstedt/Nils Byman
1991	Bertel Westerlund/Björn Liljeberg
1992	Bertel Westerlund/Björn Liljeberg
1993	Björn Ehrstedt/Nils Byman
1994	Torsten Spring/Jan-Erik Nyqvist
1995	Robert Johansson/Leif Johansson
1996	Robert Johansson/Leif Johansson
1997	Torsten Spring/Jan-Erik Nyqvist

BNK:s dagnavigering

Lars Lang/Bo Rikberg
Ralf Andersson/Helge Andersson
Leif Häggman/Erkki Häggman
Bo Rikberg/Lars Lang
Bo Rikberg/Lars Lang
Leif Häggman/Erkki Häggman
Birgitta Nyqvist/Jan-Erik Nyqvist
Bo Rikberg/Lars Lang
Leif Johansson/Hardy Blomfeldt
Bertel Westerlund/Björn Liljeberg
Bertel Westerlund/Björn Liljeberg
Bertel Westerlund/Björn Liljeberg
Robert Johansson/Leif Johansson
Robert Johansson/Leif Johansson
Robert Johansson/Leif Johansson

Kar-Fotos nattnavigering

Nils Byman/Björn Ehrstedt
Björn Ehrstedt/Nils Byman
Leif Häggman/Erkki Häggman
Leif Johansson/Hardy Blomfeldt
Bengt Michelsson/Helge Andersson
Leif Häggman/Erkki Häggman
Leif Johansson/Hardy Blomfeldt
Birgitta Nyqvist/Jan-Erik Nyqvist
Björn Ehrstedt/Nils Byman
Bertel Westerlund/Björn Liljeberg
Bertel Westerlund/Björn Liljeberg
Björn Ehrstedt/Nils Byman
Torsten Spring/Jan-Erik Nyqvist
Robert Johansson/Leif Johansson

Helges pokal

Nils Byman
Nils Byman
Nils Byman
Björn Liljeberg/Torsten Spring
Björn Liljeberg
Nils Byman
Robert Johansson
Robert Johansson
Robert Johansson

Hederspris till minnet av sjöfartsrådet Arvo Heikki Sainio

(Finlands Navigationsförbund, utdelas till bästa examensprestation i landet i astronomisk navigering. Utdelats sedan 1985)

	Vinnare	Lärare
1988	Rabbe Lutz	Carl Lindh
1997	Björn Hamström	Rabbe Lutz

Tävling i sjökortsnavigering

	Klubbmästare	Finska mästerskapet	Nordiska mästerskapet
1987	Erkki Häggman		
1988	Carl Lindh	Erkki Häggman	4
1989	Rabbe Lutz	Carl Lindh	1
1990	Carl Lindh		
1991	Björn Liljeberg	Carl Lindh	3
1992	Rabbe Lutz	Björn Liljeberg	1
1993	Björn Liljeberg	Björn Liljeberg	11
1994	Björn Liljeberg	Björn Liljeberg	7
1995	Björn Liljeberg	Björn Liljeberg	1
1996	Rabbe Lutz	Björn Liljeberg	1
1997	Rabbe Lutz	Björn Liljeberg	20
			Carl Lindh 6
			Björn Liljeberg 10

Vunna vandringspriser

1966	Skeppsklockan I	Börje Holmberg
1968	Barometern I	Bengt Sjöström
1970	Skeppsklockan II	Bengt Sjöström
1971	Stopet I	Torsten Johansson
1971	Intressepokalen I	Carl Lindh
1975	Ståvan	Bengt Sjöström
1975	Kompassen I	Ralf & Tom Lindblad
1976	Lantärnan I	Ingmar Gustafsson / Paul Lönnqvist
1978	Skeppsklockan III	Bengt Sjöström
1983	Stopet III	Torsten Johansson
1993	Stopet IV	Torsten Johansson
1997	Stopet V	Stig Öhman

Medlemsförteckning 6.6.1998

* skärgårdsskeppare

** kustskeppare

*** högsjöskeppare

årtalet efter namnet anger inskrivningsåret, i endel fall det senaste.

Hederskommodor

*** LINDH Carl 64

Hedersmedlemmar

** BJÖRK Harry 69
** BJÖRKMÄN Inga 76
** BRUNBERG Börje 59
*** EKHOLM Sigvar 61
** FREJBERG Signe 64
*** GEORGS Herbert 58
*** GRANQVIST Anne 76

*** HÄLLSTEN Åke 69
** JOHANSSON Torsten 59
*** JÄRNSTRÖM Uriel 58
*** KARLSSON Edgar 59
MICHELSSON Madeleine 93
** NYHOLM Per-Eric 62
*** RASK Olof 61

** SIRÉN Gottfrid 83
** SJÖSTRÖM Bengt 61
*** STENSTRÖM Freyvid 82
** WAHLSTEN Karl 60
WALLIN Lars 72

Ordinarie medlemmar

** AARNIO Asta 69
* ADOLFSSON Lars 97
** AHLBERG Christer 96
* AHLBERG Benita 87
** AHLBERG Lasse 96
* AHLERS Tom 90
** AHLROOS Susanne 88
* AHLROOS Tage 88
* AHLSSKOG Christel 77
*** AHLSSKOG Göran 73
*** AHORANTA Jari 92
* ALLÉN Emanuel 96
** ALM Berndt 69
* ANDERSSON Finn 93
** ANDERSSON Bo 71
** ANDERSSON Börje 61
** ANDERSSON Sune 82
* ANDERSSON Helena 75
*** ANDERSSON Helge 71
* ANDERSSON Marianne 91
** ANDERSSON Ralf 74
*** ANDERSSON Solveig 72
* ANDERSSON Tom-Hilding 59
** ANDERSSON Bent 96
** ANDERSSON Ann-Marie 80
*** ANDERSSON Tore 78

* ANDERSSON-SIHVONEN Peggy 97
*** ANDSTEN Johan 91
* ANTELL Gustav 91
* APPELGREN Gun 87
* ASPHOLM Lars 72
* ASPHOLM Ralf 72

* BAARMAN Håkan 98
*** BACKMAN Leif 66
* BACKMAN Joakim 89
** BACKMAN Ulf 78
** BACKMAN Rurik 70
* BACKMAN Sten-Olof 78
* BACKMAN Henry 86
** BAGGE Bertel 85
** BAGGE Margaretha 89
** BAGGE Per-Erik 89
* BAGGE Maj-Christina 85
** BERG Kenneth 90
** BERG Jutta 92
* BERG Jens 86
* BERGQVIST Yvonne 96
** BERGSTRÖM Nina 86
** BERGSTRÖM Ralf 86
** BJÖRKLUND Magnus 96
*** BJÖRKMÄN Thomas 93

*** BLOMFELDT Tom 91
*** BLOMFELT Hardy 75
** BLOMGREN Thomas 90
* BLOMQVIST Christer 74
*** BLOMQVIST Ulla 81
*** BLOMQVIST Ove 81
*** BLOMQVIST Agneta 94
** BLOMQVIST Linda 95
* BLOMQVIST Kenneth 88
** BLÖCKER Torolf 72
*** BOMBERG Marina 95
*** BOMBERG Johan 79
** BOMBERG Gunnar 80
*** BORGSTRÖM Bo 82
*** BOSTRÖM Börje 78
** BRANDT Stig 81
*** BRUNBERG Göran 89
*** BYMAN Nils 80
* BÄRLUND Peter 98

** CARLANDER Tor 68
* CLAYHILLS Robert 93
* CREUTZIGER Bjame 96

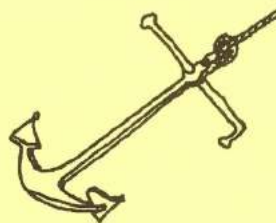
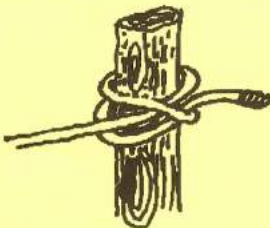
** DANIELSSON Peter 86
*** DUNDERFELT Hasse 87

**	EHRSTEDT Björn 77	**	HEDENSTAM Håkan 95	**	KRONVALL Matti 85
*	EHRSTEDT Ulla-Lena 77	*	HEDENSTAM Krister 88	*	KUHLBERG Olof 69
**	EK Tore 91	**	HEINONEN Eva 92	**	KUKKONEN Anne 87
*	EKBLOM Sonja 98	**	HEINONEN Bjarne 88	**	KUJOVI Matti 78
**	EKHOLM Leif 70	**	HELANDER Lars-Erik 79	**	KVARNSTRÖM Christian 91
**	EKHOLM Stig 70	***	HELENELUND Christer 97		
*	EKLUND Tony 94	**	HELLROOS Kerstin 94	*	LAINE Jeanette 95
*	EKMAN Eva 98	*	HENRIKSSON Majlen 78	***	LANG Sune 96
*	EKSTRÖM Nina 94	***	HENRIKSSON Christer 76	***	LANG Lars 77
*	ENGLUND Sonja 98	*	HENRIKSSON Bror 78	*	LAURINKOSKI Helena 80
**	ENGLUND Jon 98	***	HOGÉ Märten 73	*	LEHTO Tanja 98
**	ERIKSSON Nils 90	**	HOLM Margareta 87	*	LEHTO Gun-Maj 87
*	ERIKSSON Joakim 94	**	HOLM Roland 87	*	LEMBERG Robert 94
**	ERIKSSON Edgar 73	**	HOLMBERG Göran 87	*	LIITIÄINEN Isa 92
**	ERIKSSON Stig-Owe 75	*	HOLMBERG Jukka 91	*	LIITIÄINEN Stig 92
*	ERIKSSON Per-Olof 78	*	HOLMÉN Kaj 97	***	LILJEBERG Björn 85
		**	HOLMLUND Stig 91	**	LILJESTRAND Rainer 96
*	FAGERHOLM Per-Gunnar 80	*	HOLMSTRÖM Frey-Erik 85	**	LILJESTRÖM Gunnar 93
***	FAGERSTEDT Börje 86	*	HOLMSTRÖM Kerstin 85	*	LIND Roland 86
***	FAGERSTRÖM Krister 96	**	HOLMSTRÖM Märten 87	*	LINDBERG Jonas 96
*	FAGERSTRÖM Niklas 98	**	HYRKKI Tage 70	*	LINDBERG Harriet 85
***	FAGERUDD Martin 94	***	HÄGGLUND Bo 72	**	LINDBERG Krister 74
**	FINNBÄCK Torolf 96	**	HÄGGLUND Jeanette 98	**	LINDBLOM Caren 84
*	FLOMAN Jarl-Olof 73	*	HÄGGLUND Kaj 98	**	LINDBLOM Carl-Olof 84
**	FODSTAD Jonas 97	*	HÄGGLUND May 97	*	LINDÉN Rasmus 98
**	FORSBERG Ralf 73	***	HÄGGLUND Märta 72	**	LINDÉN Allan 89
**	FORSBLOM Gunvor 87	***	HÄGGMAN Erkki 84	***	LINDERT Yngve 70
**	FORSBLOM Bengt 83	**	HÖGSTRÖM Jens 84	***	LINDFORS Eivor 88
***	FORSELL Albert 86	***	HÖGSTRÖM Ulf 73	*	LINDFORS Vilho 91
***	FORSÉN Elof 89	*	HÖGSTRÖM Carina 88	*	LINDGREN Henrik 84
*	FORSMAN Magnus 82			***	LINDHOLM Viking 74
*	FORSMAN Håkan 82	***	INGMAN Hilding 93	**	LINDHOLM Anneli 84
*	FORSMAN Rafael 97			***	LINDQVIST Li 88
*	FORSNABBA Riitta 97	**	JANSSON Rolf 73	*	LINDROOS Peter 81
**	FORSTEN Thure 87	*	JOHANSSON Lolan 88	*	LINDROOS Robert 81
***	FRANKENHAEUSER Susanna 93	***	JOHANSSON Leif 77	***	LINDROOS Nanny 89
*	FREJBORG Harry 91	*	JOHANSSON Lars 78	*	LINDSTEDT Catharina 95
**	FREJBORG Sofia 91	**	JOHANSSON Knut 71	*	LINDSTRÖM Jan-Erik 92
		**	JOHANSSON Sam 89	*	LINDSTRÖM Tommy 96
*	GLANS Jouni 95	**	JOHANSSON Sverker 85	**	LINDSTRÖM Stig-Göran 92
**	GRANLUND Göran 60	*	JOHANSSON Anna-Lisa 96	*	LINDSTRÖM Ole 85
**	GRANQVIST Boris 66	*	JOHANSSON Christer 98	***	LINDSTRÖM Dick 70
**	GRANQVIST Guy 76	**	JOHANSSON Robert 91	*	LINDSTRÖM Benita 92
***	GREEN Christian 89	*	JOHANSSON Lotten 98	*	LINDSTRÖM Ralf 80
**	GRÖNLUND Tage 76	**	JOHANSSON Stig 91	**	LUND Mikael 91
**	GRÖNLUND Pontus 97	***	JOHANSSON Tom 82	**	LUND Gustav 71
**	GRÖNMARK Erik 70	**	JUSLIN Olof 89	***	LUNDBERG Sinikka 93
*	GRÖNQVIST John 89	**	JUSLIN Per-Ivar 66	**	LUTZ Rasmus 87
***	GRÖNQVIST Tom 73	**	JÄRVINEN Erik 89	**	LUTZ Jeannette 88
**	GRÖNQVIST Sune 89			**	LUTZ Tove 87
**	GRÖNQVIST Carl-Gustav 83	*	KAARIO Rea 85	***	LUTZ Rabbe 87
*	GRÖNQVIST Mathias 94	*	KARLSSON Bertel 66	**	LUTZ Åsa 90
**	GRÖNQVIST Hans 97	**	KARLSSON Sven 86	***	LÄNGVIK Berndt 97
**	GRÖNROOS Stig 95	***	KARLSSON Rune 77	**	LÖKFORS Kjell 70
***	GUSTAFSSON Ulf-Erik 63	**	KARLSSON Lars 88	*	LÖKFORS Stig 70
**	GUSTAFSSON Ray 83	*	KARLSSON Elsa 91	**	LÖKSTRÖM Per-Ole 80
***	GUSTAFSSON Ingmar 62	*	KARLSSON Anita 79	**	LÖNN Jeanette 81
*	GUSTAFSSON Christian 89	**	KARLSSON Kaj 84	**	LÖNNKVIST Annika 96
**	GUSTAFSSON Börje 76	***	KARLSSON Katharina 70	***	LÖNNQVIST Jan 93
		**	KAUTTO Ari 86	*	LÖNNQVIST Olle 78
*	HAGMAN Tove 95	**	KJÄLLMAN Peter 91	*	LÖNNQVIST Erik 80
**	HALTTUNEN Fred 95	***	KJÄLLMAN Patrik 88	***	LÖNNQVIST Paul 59
***	HAMSTRÖM Björn 95	*	KJÄLLMAN Tanja 96	***	LÖNNSTRÖM Krister 80
**	HAMSTRÖM Kenneth 90	*	KLAVÉR Birgitta 96	**	LÖNNSTRÖM Mikael 91
***	HAMSTRÖM Karl-Erik 70	*	KORANDER Stig 74		
**	HARJUNPÄÄ Juha Esko 94	*	KORPILAMMI Anita 92	*	MAGNUSSON Linda 96
**	HAUPT Arto 85	*	KOSKINEN Anne 98	**	MAGNUSSON Maria 93

**	MAGNUSSON Birger 89	***	RANNSTRÖM Anja 92	*	SUNDBÄCK Karin 88
**	MAGNUSSON Dorrit 92	*	RASK Venny 81	**	SUNDMAN Björn-Erik 86
**	MAGNUSSON Kjell 93	**	RASK Krister 83	**	SUNDMAN Niklas 86
**	MAGNUSSON Markus 89	**	RASK Etel 64	*	SVÄRD-ERIKSSON Tea 86
**	MAGNUSSON Kenneth 91	***	RASK Folke 81	**	SYLANDER Matti 67
*	MAJÄNDER Michael 98	**	REHNBERG Helena 98	**	SÄLLSTRÖM Kalle 96
**	MALM Bror-Erik 88	**	REHNSTRAND Bror 78	*	SÖDERBERG Torolf 86
*	MALMBERG Rolf 91	**	RIKBERG Göran 84	**	SÖDERSTRÖM Per-Edvin 83
**	MALMBORG Krister 95	***	RIKBERG Stig 86		
**	MALMSTEN Ole 84	***	RIKBERG Bo 71	**	TALLBERG Bror 88
**	MANSNER Erik 96	***	RIMAILA Hannu 97	**	TALLBERG Tom 82
***	MANSNER Lars 90	**	RISTOLA Inge-Maj 85	**	TALLBERG Viking 70
*	MANSNER Sofia 96	**	ROOS Pia 88	*	TALLSTEN Rainer 88
***	MANSNER Henry 91	**	ROOS Mats 92	*	TOIVANEN Tauno 85
***	MANSNER Ingeborg 96	***	ROOS Lars 78	*	TUKIAINEN Ulla 93
**	MARJAMAA Johan 91	**	ROSEN LUND Ralf 93	*	TUKIAINEN Peter 93
*	MATSSON Kaj 98	**	ROSENSTRÖM Rolf 69	**	TUKIAINEN Pertti 89
***	MELANDER Nils 64	*	ROSENSTRÖM Per-Olof 91	**	TUOMISTO Marja-Leena 70
**	METTIÄINEN Kimmo 97	*	ROSQVIST Tom 98	***	TUPALA Mikael 93
*	MICHELSSON Bengt 76	**	ROSQVIST Ulf 89	**	TYRSKY Thomas 90
**	MIKÄNDER Henrik 93	*	ROSQVIST-MANSNER Gunilla 93	**	TÖRNBLOM Rolf 79
*	MIKÄNDER Christian 98	**	RÖNN Jens 96	***	TÖRNROOS Tom 77
**	MIKÄNDER Pirjo 93				
**	MINKKINEN Kalle 95	*	SAHLBERG Robert 96	**	UDDSTRÖM Birgitta 75
*	MUNKBERG Anders 91	**	SALIN Ola 92	**	UDDSTRÖM Marina 84
**	MÖRN Yngve 95	***	SANDBERG Kenneth 89	*	UDDSTRÖM Nils 75
		***	SANMARK-KASTRÉN Ulrika 98	**	UDDSTRÖM Nils-Erik 84
*	NENONEN Per 78	*	SANDSTRÖM Malin 96		
**	NORDMAN Kurt 63	*	SARKALA Henrik 98	*	VALTONEN Kaarlo 91
**	NORDMAN Patrik 88	*	SEDERHOLM Annette-Marie 84	***	WECKSTRÖM Bo 97
*	NORDMAN Toni 84	**	SEGER Einar 85	**	WECKSTRÖM Ann-Lis 73
***	NORDSTRÖM Börje 93	***	SIMONSEN Bertel 81	**	WECKSTRÖM Maj-Britt 95
***	NORDSTRÖM Kurt 77	*	SJÖBLOM Ingolf 84	***	WECKSTRÖM Markus 91
*	NUOLIOJA Vivan 86	**	SJÖBLOM Tor 65	***	WECKSTRÖM Michael 97
*	NYBERG Calle 94	***	SJÖBLOM Rea 67	**	WELANDER Dan-Erik 93
*	NYBERG Clas 71	**	SJÖBLOM Jan 84	***	WENNSTRÖM Johan 89
***	NYBERG Anders 89	**	SJÖGÅRD Ulf 98	***	WESTERLUND Per-Erik 81
***	NYBERGH Lennart 91	***	SJÖHOLM Marina 88	*	WESTERLUND Bertel 81
***	NYBLUM Rainer 76	**	SJÖHOLM Göran 97	*	WESTERLUND Thomas 89
*	NYHOLM Birger 79	**	SJÖLUND Fjalar 84	***	WESTERLUND Ben 83
**	NYHOLM Michaela 98	**	SJÖSTRÖM Kaj 78	**	WICKHOLM Rita 82
***	NYHOLM Tom 92	**	SJÖSTRÖM Marguerita 78	*	WIKHOLM Lars 97
*	NYHOLM Per-Erik 78	***	SJÖSTRÖM Robert 87	*	WIKSTEN Karita 98
***	NYLUND Emanuel 91	***	SKOG Bjame 89	***	WIKSTEN Carl-Johan 81
***	NYLUND Benjamin 91	*	SKOGSTER Linda 98	*	WIKSTEN Hjärdis 89
**	NYMAN Susanne 93	**	SNELLMAN Lars 96	**	WIKSTEN Robert 92
*	NYMAN Göran 72	**	SONNTAG Stig 79	***	WIKSTRÖM Leif 74
**	NYMAN Bo 91	*	SPRING Carl-Johan 95	***	WIKSTRÖM Kenneth 89
*	NYQVIST Nils 65	**	SPRING Torsten 89	***	WIKSTRÖM Gunilla 89
***	NYQVIST Jan-Erik 85	**	SPRING Kurt 92	**	WILENIUS Kaj 81
**	NYQVIST Birgitta 86	*	SPRING Tarja 92	*	VILJALA Harriet 90
**	NYSTRÖM Fredrik 95	*	SPRING Anita 90	***	VIRTA Tom 84
*	OKSANEN Kjell 88	*	STADE Torolf 78	*	VIRTANEN Max 98
***	OLIN Paul-Erik 79	*	STARK Henry 89		
***	OLLAS Bill 96	*	STENBERG Kaj-Erik 66	*	ZANON André 91
***	ORRMAN Ann-Mari 75	*	STENHOLM Ebba 87		
***	ORRMAN Henry 75	**	STENSTRÖM Staffan 90	**	ÅKERMAN Börje 65
**	ORRMAN Tor 75	*	STENSTRÖM Lars 97	*	ÅKERMARCK Carola 83
*	ORRMAN Siv 92	***	STJERNBERG Per-Erik 76		
***	OTHMAN Leif 77	**	STJERNBERG Niklas 96	**	ÖBERG Stig-Håkan 69
*	OTTOSSON Birgitta 97	*	STJERNBERG Bernt 96	***	ÖHMAN Saga 84
*	OTTOSSON Camilla 94	*	STOLPE Erik 67	***	ÖHMAN Susan 93
		*	STOLT Christina 97	*	ÖHMAN Jennie 91
**	PAASI Elisabeth 88	***	STRANDBERG Svante 77	***	ÖHMAN Stig 83
***	PETAS Tom 79	*	STRANDBO Lena 93	***	ÖSTERBLOM Henrik 83
***	PETAS Åsa 79	***	STRÖMFORS Mikael 89	*	ÖSTERGÅRD Frank 97
*	PURANEN Santeri 97	**	SUNDBERG Bengt 77	**	ÖSTERGÅRD Stig-Olof 92
***	RAMM-SCHMIDT Peter 81	**	SUNDBERG Greger 96	***	ÖSTERLUND Gunnar 78

Medlemsantalet 1958 - 1997

År	Skärgårds- skeppare	Kust- skeppare	Högsjö- skeppare	Heders medlemmar	Totalt
1958	4	15	1	-	20
1959	7	17	1	-	25
1960	17	34	2	1	54
1961	15	51	2	1	69
1962	33	51	2	2	88
1963	35	56	2	2	95
1964	45	73	3	2	123
1965	50	90	3	2	145
1966	54	106	2	3	165
1967	61	112	5	3	181
1968	65	114	28	3	208
1969	68	171	26	3	268
1970	105	191	30	3	329
1971	89	164	28	3	284
1972	111	161	32	4	308
1973	111	166	47	4	328
1974	102	167	46	4	319
1975	104	156	58	4	325
1976	111	168	60	4	343
1977	110	174	58	4	346
1978	142	161	75	5	379
1979	131	174	74	5	380
1980	134	169	81	4	385
1981	139	188	81	5	409
1982	132	176	96	6	405
1983	129	185	88	8	403
1984	130	192	90	7	413
1985	133	189	90	7	414
1986	133	175	96	7	406
1987	121	181	92	7	396
1988	145	203	104	7	454
1989	153	230	102	7	488
1990	154	221	118	19	496
1991	171	231	114	18	518
1992	166	224	117	20	509
1993	164	214	105	23	487
1994	174	209	122	21	510
1995	182	226	123	21	536
1996	133	195	110	19	443
1997	143	185	124	15	457



Bnk:s båtregister

sept. 1997

	Båtnamn	Båttyp	Släktnamn	Förnamn
2	Zeus	Nordic 81	Grönqvist	Carl-Gustav
3	Jasmine	Bayliner 2455	Östergård	Stig-Olof
4	Marinka	Sea-Bella	Petas	Tom
5	Minéa	Bayliner 2850	Lönnström	Krister
6	Solveig III	Täcktt motorbåt	Andersson	Helge
7	Johanna	Fodimar	Sege	Einar
8	Daisy	HT-båt	Lindström	Stig-Göran
9	Tosiuni	Täcktt motorbåt	Rikberg	Stig
10	Albertina	Nordic 79	Forsell	Albert
11	Cathy II	Sea-Bird 900	Grönqvist	Tom
12	Malla	Fjord 21 DC	Holmström	Frej-Erik
13	Jessie II	Fjord 21 DC	Lindblom	Carl-Olof
14	Leona	Kråkö Cabin	Westerlund	Bertel
15	Caroline	Marino 8000	Rikberg	Bo
16	Josefina	Finn Family	Nuolioja	Vivan
17	Maria Kristina	Maria 750	Andersson	Ralf
18	Etta	Degerö 28	Stolpe	Erik
19	Cajsa	Sea-Star 670	Granqvist	Boris
20	Camaroto	Sea-Star 7000	Jansson	Rolf
21	Nela II	Flipper 740	Starck	Henry
22	Nicolina	TS-36	Söderberg	Torolf
25	Olegéa	Flipper 760	Lindström	Ole
26	Kalimera	Marino Barracuda	Holm	Roland
27	Ronja	Marino 725	Svärd-Eriksson	Tea
28	Bamse	Sea-Bee 27	Öhman	Stig
29	Malena	Täcktt motorbåt	Andersson	Sune
30	Justina	Muovi-Simola	Viljala	Harriet
31	Tornita	Seiskari S27	Spring	Torsten
32	Alma	Fair Lady Cabin	Hedenstam	Krister
33	Minéa	Finmar 510	Sonntag	Stig-Ole
34	Juno	Marsund	Mansner	Henry
35	Johanna	Täcktt motorbåt	Nybergh	Clas Henrik
36	*****	Yamarin HT	Nenonen	Per
37	Nina	Motorbåt	Mansner	Lars
38	Chico	Täcktt motorbåt	Nyqvist	Birgitta
39	*****	Fletcher 21	Sjöström	Robert
40	Aila	Fiskare	Liittiäinen	Stig
41	Deja-Vu	Avance 24 S	Strandbo	Lena
43	Crystal	Tristan 871	Karlsson	Elsa
45	Pamela	Flipper Futura	Nyblom	Rainer
46	Siv	Albatross 29	Forsberg	Ralf
49	Giuditta	Motorseglare	Johansson	Torsten
50	Sagué	Utö 31	Öhman	Saga
52	Moncherie	Nordic 79	Weckström	Maj-Britt
53	Wiima	Weekendkryssare	Hagman	Tove
54	Maria	Belmar 575	Lund	Mary
55	Summertime	Nordic 86	Johansson	Stig
57	Johanna	Täcktt motorbåt	Marjamaa	Johan
58	Nadine	Trållartyp	Salin	Ola
59	Dulus	Bella Falcon 26	Dunderfelt	Hasse
60	Carita	Flipper 700	Liljestrand	Rainer

61	Tormenta	Vator 17 HT	Orrman	Siv
62	Helena	Bayliner 2850	Wiksten	Robert
63	Blue Moon	Flipper 620	Berg	Jens
64	Pallas Athene	NF 30	Heinonen	Eva
65	Olivia	Calypso 720	Lindberg	Krister
66	Henrika	Flipper 760	Ahloos	Susanne
67	Borkum Riff	Flipper 700	Wennström	Johan
68	Shamu	Nordic 800	Mikander	Lars-Henrik
69	Blue Marlin	Bayliner	Grönqvist	Tom
70	Myra III	Marino 7000	Ingman	Hilding
71	Jenna	Move 605 HT	Spring	Kurt
72	Shalimar	Sea-Ray 220	Henriksson	Christer
73	Ugli	Vator 22 Patrol	Andersson	Henry
74	Vilmaliina	Belmar 575	Adolfsson	Lars
75	Bella Sofia	Bella 700	Rosenlund	Ralf
76	Tuna	Fiskartyp	Wikström	Kenneth

Följande nya skärgårdsskeppare utdimitteras den 6 juni 1998

Håkan Baarman	Kenneth Blomqvist
Peter Bärlund	Sonja Ekblom
Eva Ekman	Jon Englund
Sonja Englund	Niklas Fagerström
Jeanette Hägglund	Kaj Hägglund
Christer Johansson	Lotten Johansson
Anne Koskinen	Tanja Lehto
Rasmus Linden	Michael Majander
Kaj Mattsson PRIMUS	Christian Mikander
Michaela Nyholm	Helena Rehnberg
Tom Rosqvist	Henrik Sarkala
Ulf Sjögård	Linda Skogster
Karita Wiksten	Max Virtanen

Niklas Fagerström svarar för den 2000:de godkända examen i BNK:s historia.

Följande nya kustskeppare utdimitteras den 6 juni 1998

Pontus Grönlund	Jeanette Hägglund
Gustav Lund	Michaela Nyholm
Helena Rehnberg	Ulf Sjögård
Göran Sjöholm PRIMUS	

Gustav Lunds kustskeppardiplom är det 1500:de diplom som utdelas sedan detta har bokförts (dvs. av lärarna Carl Lindh, Rabbe Lutz och Li Lindqvist).

Min båt

av *Torsten Johansson*

Det började valborgsmässoaftonen 1965. Traditionenligt firade min familj första maj hos våra gamla vänner Lindbergs, som då bodde på Drumsö och allra först åkte Göran och jag på en rundtur i stan under vilken vi bl.a. besökte skrotvarvet, som då fanns på Skatudden. Där hade man nyss hivat en tanker till kajen för skrotning. Vi tittade på det tomma skrovet, som dessutom trimmats ned på fören för att akterskeppet skulle flyta tillräckligt nära. Livbåtarna hängde kvar i sina däverter och o-hjälpligt började vi fantisera om vad som kunde göras med dem. Till saken hör, att min gamla vän och färdkamrat sedan 1959 "Torita", en träbyggd åtta meters motorbåt, som jag köpt som nästan vrak och reparerat, hade, jämte sina förtjänster, även träbåtarnas stora nackdel: att gistna om hon inte kom tillräckligt tidigt i sjön. På grund av mitt jobb som skolföreståndare med en hektisk arbetsperiod i maj och ett stycke in i juni, kunde Torita ofta sjösättas först närmare midsommar och jag tyckte att jag tätade kilometersvis med näter.

Jag hade också drömt om att igen kunna segla med min båt och innan jag kom till besinning hade jag köpt m/t Havskaars järnbyggda styrbords livbåt. Hon var byggd 1945 på Kockums varv i Malmö för Soya II, som Havskaar då hette. Tillsammans med Göran och ett par av hans arbetskamrater kom vi sedan för att ta nyförvärvet i besittning. Redan nedfirandet blev ett äventyr. Under min sjömanstid i slutet på 40-talet hade jag visserligen deltagit i livbåtsövningar, men då fartygets akterskepp låg så högt, räckte varken taljornas vajrar eller lejdaren riktigt till och då kölen nådde vattenytan, måste man, hängande i lejdarens sista trappsteg, ta sig ombord och lossa patentkrokarna så att livbåten med ett väldigt plask tog vatten. Motorn, ett stort encylindrigt åbåke av märket Bolinder, motstod alla försök att starta detsamma, så vi rodde till Norra hamnen. Det hade nu hunnit bli natt och var lyckligtvis lugnt. Följande kväll hade jag chartrat Åke Nordström och hans fiskarbåt och vi bogserade "Havskaar 2" under nattens lopp hem till Solvik, där hon blev liggande över sommaren.

På hösten bogserades hon till Borgå och fraktades på trailer till Östra Nylands Yrkesskola, där mo-

torn lyftes ut, skarndäck svetsades in, rodertrumma likaså och stävrodret ersattes av ett annat och även andra ändringar gjordes. Trots allt blev resultatet en besvikelse och båten blev stående i Gammelbacka skolas tomma vedlider ända tills skepparkompisen Bengt Sjöström vintern 1970 kom på besök under vilket vi också inspekterade Havskaar 2. Bengt var mera entusiastisk och övertalade mig att fullfölja projektet så jag putsade skrovet rent från rost och gammal färg och rostskyddsmålad detsamma. Båten var helgalvaniserad, men hade ändå rost på sina ställen. Sedan följde transport per lastbil till Kråkö, närmare bestämt Henry Bärlands båtverkstad. Nu följde två vintrar av intensivt planerande och "firablande" i vilket förutom Henry och jag själv även Bengt och Tor Sjöblom deltog.

Så en presentation av båten: Enligt, i relingslisten på babords bog ingraverade data, är hon 7,28 m lång, 2,48 m bred och avsedd för 29 personer, hög i fören och med ett, för livbåtar ovanligt, kraftigt språng, bullig och rymlig trots sin ringa längd. Det var just den, som utgjorde ett problem.

På långfärderna med Torita utgjordes besättningen av Bengt, Jaffe Floman och min dotter Katharina. Min fru Anita föredrog oftast att stanna hemma. Det gällde således att få in minst fyra, helst fem kojplatser. Tack vare den höga fören kunde två koj-placeras högre förut i "skansen", som åtskiljs från "salongen" med ett tvärskeppsskott, vilket utgör stöd för masten. "Salongskojerna" är till en del (40cm) stickkojer. På styrbordssidan, akterom kojerna är två klädsåp, toaletten på babordssidan. I rorhytten är ratten på babordssidan och på styrbordssidan pentryt. Akterut är "båtsmanshytten" där Katharina logerade. Skåp och stuvningsutrymmen har byggts in där det funnits ett ledigt utrymme: Kättingboxen i förpiken samt plats för reservankaret och tågvirke, under salongskojerna lådor ("perämiespiironki") dessutom stuvningsutrymmen under luckor på ömse sidor om motorn.

Motorn ja, prisskillnaden mellan en diesel och en petroleummotor var då så betydande att en trecylindrig 17 hkr:s Wickström petroleummotor instal-

lerades. Bränsletankar av de gamla flyttankarna sammanlagt c:a 100 l placerades under skarn-däcket på båda sidor.

För att vid passage under broar, ledningar o.d. lättare kunna rigga ned valdes ketchrigg. I köpet ingick livbåtsutrustningen inkluderande sprisegel av grov orangefärgad duk (storseget väger 16 kg) vilket kunde användas, men som "vardagssegel" sydde vi av en stor gammal bommullsfock: fock, storsegel och mesan. Den fläckiga duken snyggades upp genom att jag målade den röd med vattenblandat träimpregneringsmedel. Detta skulle vara ett provisorium, men segelstället hänger ännu med. Spriseglet har vi inte använt på flera år. Dels är spristången, trots att den skarvats på mitten, så skrymmande, dels börjar skepparens ålder bli märkbar, men framför allt hotar svallvågorna från de fartvidunder, som på några få meters avstånd (också på en stor fjärd) kör om oss att skaka ned hela riggen. Egentligen är vi inte så här långt ännu. Beträffande ombyggnaden bör nämnas att alla bostadsutrymmen isolerades med styrox och innanför den faner. Under arbetet med att limma styroxen med ett speciallim, märkte jag plötsligt att något var på tok. Jag hade sniffat gasen som samlades i skrovet och lyckades med mina sista krafter ta mig upp ur detsamma.

Kajutsargen gjordes av massiv mahogny och nostalgiker som jag är, gjordes alla fönster som runda ventiler i akrylglas utom rorhyttsfönstren och ventiltramarna, fjorton stycken, sågade jag ut ur mäsingsplåten från flyttankarna. Överhuvudtaget gjordes allt i gammal fartygsstil. Skotten är vitmålad och inredningen i mahogny. Kojmadrasserna är klädda med röd sammet. Färgsättningen är också traditionsenlig. Fribordet är mörkgrönt med vit brädgång och snobbrand, däcket är ljusare grönt och kajuttaken ljus gulbeige ("däckshusfärg").

Fartyget sjösattes våren 1972 och döptes till GIU-DITTA efter huvudpersonen (en femme fatale) i Franz Lehárs operett med samma namn. Den första längre resan samma sommar gjordes till Mariehamn med fru, dotter och Bengt som besättning och var till att börja med underbar. Vädret var vackert, vinden akter om tvärs, vi hissade spriseglet på Hangö västra och SEGLADE, besökte Borstögumman, mediterade i Jurmo kapell, seglade tills spristången brast på Lumparen. I Mariehamn blev jag påkörd av en paketbil och hittade

mig efter en sju meters flygtur (enligt polisprotokollet) efter halvannan timme med hjärnskakning och en illa tilltygad vrist på centralsjukhuset. Hemfärden var inte lika munter: Skepparen mestadels till kojs med gipsat ben, Anita mönstrade av i Ekenäs för att fara till sin systers bröllop, Katharina hade en verkligt besvärlig angina och Bengts glasögon hade flugit över bord. Man kunde här travestera gamla Byssan lull: " Den ena ack så halt, den andra ack så blind, den tredje har så ont uti halsen".

Följande år (1973) företogs som planerat en resa till Sverige. Via Stockholm gick färden in i Mälaren och från nordvästra hörnet av densamma upp längs Strömsholms kanal. Besättningen utgjordes av Anita, Katharina och Jaffe Floman. Kanalen börjar vid Borgåsund (!), omfattar tjugosex slussar, nivåskillnaden 96 m och längden nästan 100 km. Man är här så långt inne i skogen att distanserna anges i kilometer. Man far genom verkliga John Bauer-trollskogar, genom vackra insjöar och förbi gamla kulturbygder med bruksorter, slott och herresäten. I Smedjebacken i södra Dalarna sätter en damm stopp för vidare framfart.

Denna resa slutade lyckligt ehuru den inte saknade spännande moment och inslag av dramatik. Bland annat drog vi lös en större segelbåt, som i en kraftig åskby gått på grund mellan Mariefred och Torshälla och låg med c:a 45 graders slagsida. Mycket annat har Giudittas loggböcker från tjugofem somrar att berätta, men må det som slutvinjett konstateras att långfärderna blir allt kortare, trots att en ny diesel installerats. Besättningen har fått andra intressen och av densamma återstår endast "amiralen" Anita och skepparen själv, som för ett par år sedan passerat sjuttioströket.



Seglats i Grekland

av Rabbe Lutz

Vi talar ofta om Greklands arkipelag som om vi menade en skärgård liknande den vi har i Finland. Det är först när man lägger ut från en hamn i Grekland och börjar sin färd till följande ö som man ser skillnaden. Det är verkligen en resa till följande ö, inte en tripp från holme till holme som hos oss.

Den som gått skärgårdsskepparkursen och nu tror sig få navigera bland sjömärken och grund misstar sig helt. Här behövs kunskaper i kustnavigering. Avstånden mellan öarna är kanske inte så stort, men de meteorologiska förhållandena är sådana att vi har kommit en god bit på väg när följande ö stiger fram i diset och då hoppas vi att den gör det just i rätt bäring.

Det är redan 8 år sedan vår familj åkte i väg på en två veckors seglats från Rodos till Santorini och tillbaka. Vi var ganska gröna ännu, både när det gäller segling och navigering, men den formella kompetensen hade vi förstås. Högtidligt anskaffade vi de internationella förarbrev för fritidsbåt, som vi antog behövdes, och som vi efter detta inte behövde visa upp en endaste gång. "Vad är det för något?" frågade tjejen på Sun Sail som organiserade resan.

Det var i juni då vi åkte iväg, Rabbe, Tette, Rasmus, Åsa, Cilla och Vivi, Rasmus' flickvän. Endast Tove lämnade vi hemma att regna bort i vår finländska sommar. Man kommer fint med flyg till Rodos och när en tom buss med två guider kommer emot oss som är enda båtlag denna vecka, kan man inte klaga på servicen. Snabbt presenteras båten för oss, det blir inget onödigt tjafs med att räkna antalet skedar eller dylikt som många gånger vid hyrning av båt i Finland. 3 timmar efter det att vi landat på Rodos är allt klart med båten och vi kan koncentrera oss på en svalkande öl i hettan.

Vi åker tidigt ut följande morgon. Som vi gissat finns de nödvändiga kartorna ombord även om de verkar ganska åldersstigna. Å andra sidan finns det ju inga sjömärken att tala om så det finns inget behov att göra nya. Höjderna på land är i fot (vilket vi märker först mot slutet av resan) och djupen i famnar (6 fot). Enkelt! Dessutom finns det en s.k.

Water Pilot ombord, dvs en bok som berättar ingående om alla hamnar och inloppen till dessa. Sådana böcker finns över hela Medelhavet och är mycket viktiga. I övrigt kan man väl navigera med hjälp av Greklands karta.

Vi sätter kurs mot Symi, en liten ö i närheten av den turkiska kusten. Vi blev kraftigt varnade att inte ens i misstag gå över på turkiskt territorialvattnet. Inte med grekisk flagg!. På vägen ankrar vi i en naturvik för att simma och stiftar vår första bekantskap med ett ankar, som inte håller. Det är ett plogankar och kan inte tränga in i den mycket hårda sandbotten utan blir liggande på sidan. 30 meter kätting ger förstås lite tyngd åt fankskapet. Medan vi simmar märker vi alltså för första gången att båten håller på att glida iväg. Trevligt.

Vi fortsätter färden till Symis hamn, gör vår första angörning backande in som är brukligt i Medelhavet. Båten är över 11 meter, backningen är vår första och vinden pressar på från sidan. Vi behöver dock inte skämmas. Efter oss börjar det däremot hända. En 44 fots hyrd båt kommer in med ett helt gäng fransmän ombord. Det verkar som om endast rorsman vet något om segling (?) och även hans kunskap tycks begränsa sig till reglaget on-off på motorn. Det ser rusligt ut när de kommer rusande in bredvid oss. I sista minuten ångrar sig föraren eller så trampar han i misstag på reglaget, för han övergår till fullt framåt och går ut snett mot vår för. Vi är som tur lite kortare så han missar fören med en hårsman och plockar i stället med sig bogsprötet på följande, lite längre, båt till vänster om oss. Fransoserna kommer sist och slutligen in utan flera katastrofer och sedan byter en mängd fyrk händer. Vårt samarbete fortsätter nästa morgon då de försynt knackar på och undrar om vi har kablar så att de kan få sina tömda batterier laddade igen.

Så kom byråkratin. Vi hade ombord en manskapslista med kopior, som sig bör. Vi hade blivit varnade att inte ge bort originalet som har den synnerligen viktiga officiella stämpeln på. Hamnpolisen kom snart och ville ha alla papper, särskilt ville han ha just den officiella stämpeln. Vi skulle få tillbaka den nästa morgon på hamnkontoret /

polisstationen.

Nästa morgon står jag och köar i en timme på stationen, fyller i alla världens papper, man vägrar ge tillbaka manskapslistan, jag betalar en struntsomma i hamnavgift (kanske 20-30 mark) och lyckas till sist övertala hamnkaptenen att slå en stämpel på en av mina kopior av manskapslistan. Så är det bara att hoppas att denna kopia skall duga i fortsättningen och inte leda till någon ruslig grekisk fångelsehåla. Det verkligen lustiga med episoden var att detta var den första och sista gången någon frågade efter detta papper under hela resan! Kanske var det närheten till Turkiet som gjorde det, eller så hade grekerna placerat sin hamn- och tullskola just på Symp.

Före vi avseglade hade vi ännu ett problem att åtgärda. Vattnet var slut! På Rodos hade man bedyrat att alla tankar var fulla, så enligt detta hade vi alltså gjort av med 400 liter vatten på en dag. Det var bara att gå efter vatten, som Rasmus lyckades forsla till båten i jerrykannor. 100 liter fick vi och inte en liter mera. Nu stötte vi alltså på följande stora problem i den grekiska arkipelagen. Det är ont om vatten.

Vi kollar vår Water Pilot och finner att före Santorini, om ens då, får vi inget nytt vatten. Endast Kos rätt norrut från oss har vatten. Vi beslutar oss alltså för Kos som följande mål. Frejdigt iväg med segel tills vi efter 6 timmar finner att baljan inte kan stiga i vind. Båten är bra som husbåt, men med en kryssvinkel på ca 120° kommer man inte så långt. Medan vi seglar upplever vi igen det lustiga fenomenet, att om det finns endast två båtar på hela havet så har dessa skärande kurser. I detta fall är den andra båten en grekisk fiskarbåt, som *inte* fiskar utan går som vanligt för motor. Föraren står lugnt bakom styrhytten och pynjar med näten och vägrar blankt känna till några sjövägsregler. Till sist är det bara att gå upp i vind för att väja med vår båt och se till att alla kända internationella handtecken väl repeteras. Litet senare startar vi motorn och går in till följande hamn, Niseros. Ingen byråkrati, men nog en restaurang. Det bästa med de grekiska hamnarna visar sig vara att det alltid finns en restaurang med billig mat och rödvin som egentligen smakar ganska pyton.

Följande dag bär det iväg till Kos och där gör vi vår första "moka". Ångörningsplatserna vid kajen



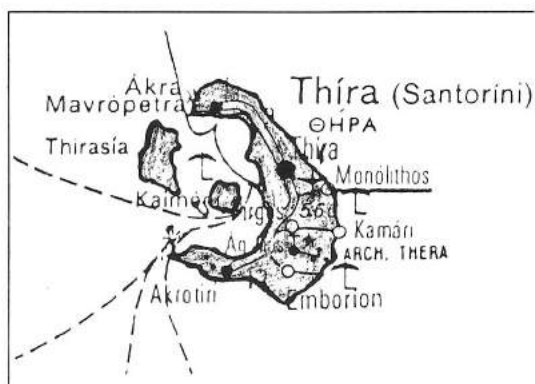
är fulla. Till höger däremot ligger en massa båtar för ankar med förlinan indragen till land. Avståndet är ca 30 meter, men med en dingy (gummibåt) går det bra. Ifall den är uppblåst. Vi kommer in och märker vårt dilemma för sent, lägger ut ankar och glider in mot närmaste granne och undrar snällt om vi kan lägga till i några minuter så att vi får luft i dingyn (I Sverige fungerar det här utmärkt). Tyvärr ser vi alltför sent att vår granne är ett typiskt exempel på en medlem av det brittiska folket, och han vägrar resolut hjälpa oss i vårt predikament. "You should be prepared", säger han vilket i och för sig stämmer. "Förlåt en yngling, men vi grejar det på nolltid". Nej då! Med hjälp av vår andra granne, en vänlig fransman förstas, och en grekisk gubbe som kommer ut med roddbåt får vi in förlinan till land och båten förtöjd. Och gott med tid att försöka hitta på hur dingy-fanskapet egentligen skall pumpas upp. Under hela tiden fortsätter diskussionen med Nelson till höger, som noggrant informeras om varför det brittiska imperiet bara är en dålig vits numera. Fransmannen instämmer.

Så kommer vi iland och lyckas mycket snabbt hitta hamnkaptenen Nicos som livligt kommenterar vårt mellanhavande med britten, med att alla engelsmän hör fan till och att skandinaver först är bra! Han erbjuder oss en reserverad plats vid kajen, som vi säger att vi gärna tar emot följande dag då vi skall bunkra. Vi är alltför trötta för att börja pynja igen med trossarna. Nästa dag flyttar vi båten och Nicos organiserar så att vi får vattentankarna och bränsletankarna fyllda samt ordentligt med is till kylskåpet. Allt detta för 5000 drakmer (100 mk). Resten av dagen turistar vi plikttroget, dvs. solar på badstranden.

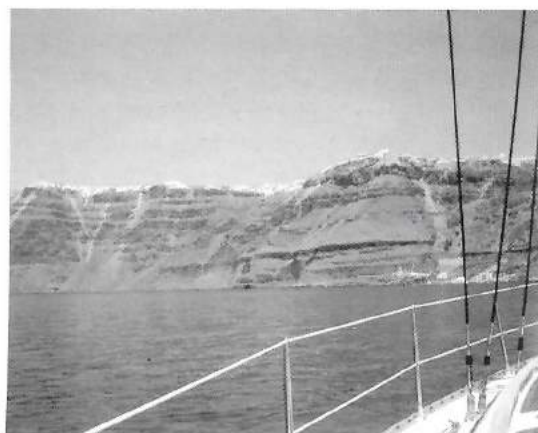
Nu kan vi äntligen sätta kurs västerut mot Santorini, vilket betyder att vi får vinden mera från sidan. Tråkigt nog börjar den förstas dö ut. Följande mål är Astipalaia, som har en naturhamn Vathi på sin norra sida. Nu märker vi hur dåligt man ser de följande öarna. Kos med grannöar försvinner i god tid bakom oss före vi skymtar Astipalaia för om oss. Plötsligt stiger ön fram ur diset och vi finner att vi inte gått mer än ca 3 ° fel. Loggens fel mäter vi till +10%. Efter 58 M och ca 10 timmar kör vi in i naturhamnen och ankrar mitt i viken. Enda sällskap är en massa bråkande får på stranden.

Nästa dag är vinden svag igen varvid vi gör endast 41 M och ankrar i en skyddad vik vid följande ö Anafi. Vi simmar och dyker och konstaterar i det kristallklara vattnet att ankaret bara ligger och släpar på botten. Dock inga problem denna gång.

En ny dag gryr och vi ställer kursen på Santorini, 30 M. Det är nästan bleke och vi övar oss emellanåt att simma snabbare än båten. Sedan framträder ön ur diset. Santorini, också kallad Thera, är en sägenomspunnen vulkanö som ca 1450 f.Kr. hade ett så kraftigt explosionsartat vulkanutbrott att 2/3 av ön försvann i havet. Den tsunami (flodvåg) som uppstod och det askregn som följde anses allmänt vara orsaken till att den minoiska kulturen på Kreta, ca 120 M söderut, så plötsligt gick under. Den grekiska arkeologen Marinatos har tom. framfört en teori om att Thera varit det sägenomspunna Antlantis. Teorin är ganska sökt, även om den har en mängd intressanta detaljer som talar för den. Personligen placerar jag nog Antlantis utanför Herkules' stoder.



Det är verkligen en syn att närma sig Santorini med båt söderifrån. Den nedsjunkna delen är nu en



kratersjö i mitten på vilken en ny vulkanö har stigit upp under århundradens lopp. Det som blev kvar av eruptionen bildar nu två branta halvcirkelformade öar, där den östra är klart större. Infarterna är i sydväst och i norr. Vi åker in i kratersjön och sätter kurs på den största staden Fira, som befinner sig mitt på den större ön högt uppe på kraterbranten. Staden lyser vit långa vägar. Det är denna stad som vanligen visas i turistbroschyerna över Grekland. Nedanför Fira finns en liten hamn med kaj dit vi styr. En officiellt uppträdande gubbe ror emot oss och dirigerar oss till höger till en annan kaj och han för vår förlina iland. Dingyjobb alltså igen, men nu är den åtminstone uppumpad. Gubben kommer tillbaka och skall ha betalt. Efteråt går det upp för oss att det bara var en privatföretagare som extraknäckte.

Staden ligger 300-350 meter rakt upp och dit kommer man antingen med åsna eller kabinbana. Vi tar förstas åsnealternativet och får uppleva en uppfärd i bästa Formel 1 stil längs en sicksackgående kulerstensväg. Gänget tas upp i grupper med en åsnedrivare i kön som lyckas få sådan fart på åsnorna att t.o.m. Rosberg skulle blekna. Särskilt omkörningarna i kurvorna är oförglömliga. Ovanligt få turister förolyckas dock här vilket vi tackamt konstaterade när vi kom fram. Staden uppe på branten är en av de vackraste städer vi sett med en härlig utsikt över hela Santorini och över kratersjön. Vi har också tänkt besöka Marinatos arkeologiska utgrävningar i Akrotiri på öns sydsida, men vår vanliga tur håller i sig: tjänstemännen, läs biljettrivarna, är i strejk och området är stängt i ett par dagar. Vi tillbringar två dagar i Fira och bunkrar ordentlig för återfärden och tar kabinbanan ned för att bespara nerverna.

Vi hade blivit varnade att botten var så stenig att man skulle använda sig av en "tripline" i ankaret, vilket vi gjorde (för att vid behov kunna dra i ankaret i en annan riktning än ankarkättingens). Våra granner, som inte gjorde det hade hiskeliga problem att få upp sina ankar. Det var riktigt roligt att följa med när de svettades. Vårt ankar däremot släppte så där bara. Det skedde när vi var uppe i staden. Som tur var fanns Rasmus och Vivi ombord och vi kunde bra överblicka deras ansträngningar att förtöja båten på nytt när vi denna gång lugnt red ner till hamnen.

Något vatten får vi inte. Så det blir att hushålla resten av färden. Vi hade en vattenmätare ombord så vi kunde se hur mycket vatten envar använde i duschen. För duscha måste man efter att man badat



i det salta vattnet. Den jävel som översteg 3 liters konsumtion fick genast höra av det. Vi hör oss för om väderleken av en krogägare, som varnar för hård vind, meltemi! Det ser inte alls så ut och vi måste ju iväg. Vi åker norra vägen ut, rundar ön och sätter kurs tillbaka mot Anafi. Nu blåser det upp och inom en halv timme har vi en fin vind att segla för. Den ökar och då vi kommer till vår "skyddade" vik vid Anafi blåser det redan ca 15 meter i sekunden. Vi lägger ankar både i för och akter med allt tänkbart kättingtyg vi bara har. Vinden verkar bara öka och det viner i vanterna.

När meltemin blåser i Grekland kan den göra det i flera dagar. Den kommer från norr och fastän vi låg i en sydlig vik hjälper det inte alls. De grekiska öarna har inga träd att tala om, vilket betyder att blåsten viner ner längs med öns topografi och omöjliggör en plats i lä. Vi sätter på vår ankarvakt med tanke på våra dåliga ankare och med extra hjälp av Tette som förstås inte kan sova i blåsten

klaras vi övriga oss bra natten igenom utan att varken blåsa upp på land eller ut till havs.

Meltemin håller i sig hela följande dag och natt. Vi har vinden rakt in från sidan och sjön blir allt gropigare, så vi beslutar att gå med motor mot Astipalaia. På öns södra sida finns själva byn, men där finns ingen ledig kajplats mer och på den oskyddade redde vill vi inte ligga. Vi går vidare till en mycket skyddad vik i närheten för att komma i lä. I viken går det ingen sjö, men det blåser ordentligt.

Nu börjar den verkliga bordellen. Vi bestämmer oss att angöra med tre linor fast i land i tre olika riktningar för att vara säkra på att det skall hålla. Vi anlöper i motvind, någon hoppar i och simmar iland, tappar linan, ut igen för ny fart och nytt försök. Linan visar sig vara för kort. Vi förlänger den och nytt simmande in i land. Knopen går upp. I sjön är Tette, Rasmus och Åsa, med dingy och utan. Ut igen för ny fart och nytt försök. Till slut kommer snilleblixten. Jag kör fram till stranden med fart och in i sanden och parkerar. Sedan binder vi fast alla trossar i lugn och ro och så med full back loss från botten. Vi kommer loss och kan nu spänna våra angöringstrossar och avsluta denna manöver som bara tagit 2 timmar!. Igen har vi lärt oss något nytt.

Vi ligger verkligen bra hela natten och tom. Tette kan sova. Nästa morgon fortsätter vi sedan för segel. Blåsten börjar avta och vi har vår resas bästa seglats i härlig slöör i en mycket gropig sjö. Det är slöör man skall segla i Grekland, dvs. man skall helst hyra båten i Aten och segla den till Rodos. Detta kan man verkligen göra genom att betala litet extra. Efter denna härliga dag kommer vi till ön Tilos och hamnen Livahdi. Kajen är förstas full då några tyska båtar har lagt till längs med. Vid stran-



Joshua Slocum, den första soloseglaren jorden runt *av Carl Lindh*

Kapten Joshua Slocum var ingen söndagsseglare utan en råbarkad sjöbjörn, som i mer än 20 år seglat på världshaven. I slutet av 1880-talet hade han oturen att förlora sitt fartyg, barken **Aquideck**, i en storm utanför den brasilianska kusten. Då ångan alltmer börjat konkurrera ut seglet som fram-

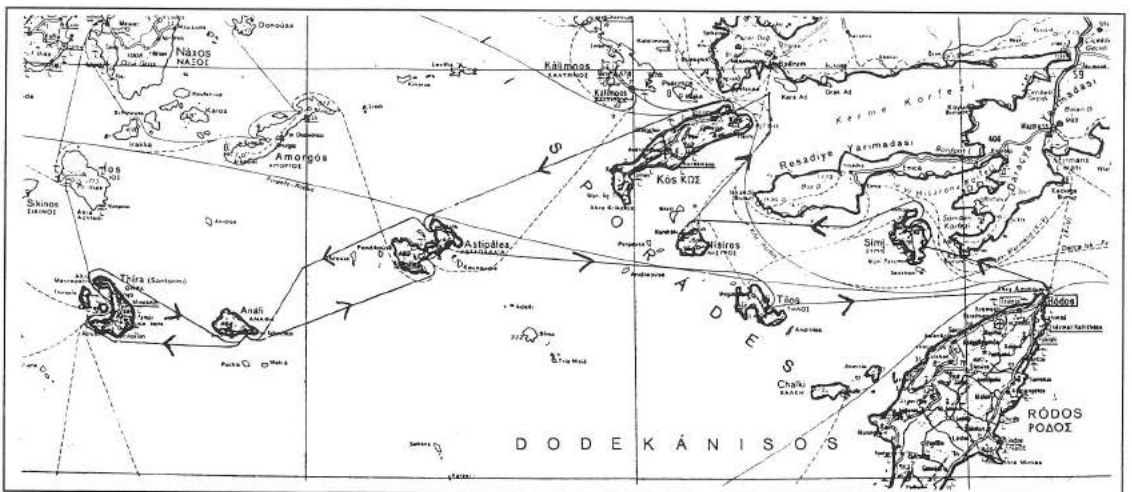
drivningsmedel och då Slocum dessutom befann sig i den senare medelåldern lyckades han inte komma över något nytt för honom passande segelfartygsbefäl. Han sökte sig så småningom till Boston där han i hamnen livnärde sig på allehanda udda arbeten. forts...

den ser vi ett litet hål mellan två små fiskebåtar och dit styr vi nu med vinden in från sidan. Det är grunt så nu blir det alltså en "finsk" angörning med fören före. Vi lyckas komma in mellan de två båtarna i första försöket utan att göra tändstickor av dem och angöra utan ett enda "moka". Med tanke på att restaurangen vid kajen är full med folk som noga följer med proceduren är det skönt att allt fungerar. Med finsk klubbvimpel i masten vill man inte göra bort sig. En lokal gubbe kommer till kajen och slänger ut en tross från sidan, ca 20 meter, så prick att tom. jag får tag i den. Så är vi väl angjorda och kan övergå till restauranglivet igen.

Så kommer sista dagen. Blåsten övergår i bleke under dagen. Vi startar med segel men när farten sjunker under 0,3 knop måste kapten med risk för myteri sätta på plåtgenuan. Puttrande åker vi tillbaka mot Rodos följt av en grupp delfiner som är

mycket nyfikna på oss. Vi kommer in till Rodos och Vernicos hamn på kvällen och lägger till vid fören på en annan hyresbåt. Kvällen firar vi i Rodos' gamla stad med en övergrillad hummer, som egentligen är en langustin, och urdålig betjäning, men vad gör det. Det här är väl undantaget som bekräftar regeln.

Överlåtande av båten ger inga problem och vi avslutar bekantskapen med killarna på hyresfirman med att byta vimplar. Vi har seglat i 13 dygn och avverkat 420 M med allting från bleke till hård vind. Vi har klåpat det ena och det andra, men lärt oss en hel del. Och ingen direkt skada har skett. En fin resa som föder nya tankar om nya resor i Grekland och Medelhavet. Två år senare är vi åter på väg, denna gång från Frankrike till Mallorca. Men det är en annan historia.



Slocum hade allt sedan yngre dagar haft en stor dröm, att få göra en världsomsegling på egen köl. Då han nu var en mer eller mindre arbetslös sjökapten beslöt han att nu var tillfället inne att fullfölja sin ungdoms drömmar. Genom en bekant fick han höra om " **Spray** ", en gammal förfallen ostronslup som låg upplagd i Fairhaven. För en obetydlig penningssumma blev han ägare till båten. Han offrade 13 månader på att återge den gamla slupen ett sjövärdigt skick. Slupen **Spray** hade efter iståndsättningen ett displacement på 12,7 ton, var 11,2 m lång och 4,3 m bred. Den var försedd med en självstyrningsanordning som Slocum egenhändigt konstruerat. Motor saknades och framdriften skedde enbart med segel. Någon kronometer hade Slocum inte haft råd att skaffa sig. Han använde i stället en billig plåtklocka.

Den **24 april 1895** lade Slocum ut från Fairhaven och ställde kursen sydvart. Han hade god tid på sig. I hamnar som intresserade honom stannade han så länge han önskade. Olyckstillbudet under världsomseglingen var många, men han klarade sig alltid på sin goda tur.

- I närheten av Gibraltar blev han jagad av en pirat- feluck, men som han lyckades segla ifrån.

- Utanför Argentina vattenfylldes en väldig våg **Spray** som kantrade men lyckades resa upp sig igen.

- i Magellans sund höll en storm honom fullt syselsatt i över 30 timmar.

- Vid ett tillfälle avvärjde han ett piratanfall genom att med sitt gevär skjuta direkt på självaste pirathövdingen, den ökände **Black Pedro**.

- Vid ett annat tillfälle avvärjde han en nattlig pirattack, då man försökte äntra **Spray**. Slocum hade innan han gått och lagt sig strött ut nubbar över båtdeck.

- På **Juan Fernandez** öarna, där **Robinson Crusoe's** förebild **Alexander Selkirk** uppehållit sig, lärde Slocum öborna att tillreda munkar. För detta visade öborna sin tacksamhet genom att ge Slocum en påse guldmünt.

- På ön **Samoa** mötte han **Robert Louis Stevensons** änka och i **Durban, Sydafrika**, träffade han upptäcktsresande **Henry M. Stanley**. Han besökte också **St. Helena, Napoleons** exilö.

- En get, som han tagit ombord som resesällskap, åt upp hans sjökort. Det oaktag fortsatte han sin resa litande på sitt minne från tidigare sjöresor.

- En månad före hemkomsten mötte han, strax norr om ekvatorn, slagskeppet **Oregon**. "Har det syntts spanska krigsfartyg här i närheten?", signalerade **Oregon**. "Nej", signalerade Slocum tillbaka från sin lilla båt, "men låt oss göra sällskap för ömsesidigt skydd".

Den **27 juni 1898** återkom Slocum med **Spray** till **Newport, Rhode Island**, målet för hans världsomsegling. År 1899 gav han ut sin klassiska reseskildring "**Sailing Alone Around the World**", som senare översatts till många språk. De följande tio åren sysselsatte han sig med att skriva och hålla föredrag. Också det tröttnade han så småningom på. År 1909 stack han till sjöss för att med sin **Spray** segla ned till **Amazonfloden**. Efter det har varken han eller **Spray** syntts till. Man antar att han och hans mångåriga seglarkompanjon **Spray** gick under tillsammans under en storm på **Atlanten** några dagar efter utresan. Som en kuriositet kan nämnas att Slocum aldrig lärt sig att simma.

Sedan **Joshua Slocums** solosegling har många oförskräckta seglare upprepat hans bragd. Av sentida enmansseglare kan omnämnas engelsmannen **Francis Chichester** som år 1966 seglade med sin 16,2 m ketch **Gipsy Moth IV** jorden runt på 226 dagar. **Chichester**, som var 52 år vid utseglingen, gjorde ett så starkt intryck på drottning **Elisabeth II** att hon adlade honom medan han ännu befann sig till sjöss.

Den första kvinnliga ensamsegelaren, polskan **Krystyna Chojnowska-Liskiewicz** fullbordade jorden runt seglingen år 1978 i sin 9,5 m slup **Mazurek**. Den tills dato minsta båt med vilken någon företagit en solosegling runt jorden var **Andori II**, en 6,3 m lång bermudariggad slup. Kringseglingen företogs år 1974 av japanen **Hiroshi Aoki**.

Den som seglar ... av Ingmar Gustafsson

... för sitt nöje skall hålla undan för den som seglar för sitt bröd. Så lyder den gamla gentlemanregeln, som vi alla har fått oss inpräntad på navigationskurser och i andra livets skiften. Visst är det en trevlig regel - en chans att vara gentleman! Vi skall dock komma ihåg, att regeln inte har någon rättslig innebörd - inför lagen är vi alla lika.. Fritidsskepparen kan dock gärna tänka på, att yrkessjöfarten ofta - men inte alltid - är bunden av en tidtabell.

Ibland kan det vara svårt att veta, vem som är ute för sitt nöjes skull och vem som är brödseglare? Storleken avgör inte alltid. Det finns stora nöjesfartyg och små båtar, som går i chartertrafik. En fingervisning ger flaggan: en båt som för klubbflagg är inte (eller borde åtminstone inte vara) ute å skepparyrkets vägnar. Många nöjesbåtar för dock nationsflagg.

Under mina tolv år som skeppare på m/s J.L. Runeberg har jag för det mesta kommit väl överens med andra sjöfarare, små som stora. Det gäller att visa hänsyn från båda sidor och inte tänka så mycket på sina rättigheter. Och fastän man inte är väjningsskyldig, får man (enligt regel 17 b) numera göra undanmanöver *så snart det står klart att J.L.Ru..-äsch, jag menar det andra fartyget ej vidtar erforderliga åtgärder.*

Tidigare hade segelfartygen - stora som små - s.g.s. oinskränkt rätt framom maskindrivna fartyg. En segelbåt kunde ostraffat tvinga en bilfärja på grund, vilket har hänt. För att råda bot på sådant togs i 1977 års sjövägsregler in en paragraf som jag tycker att alla småbåtsförare borde begrunda, nämligen regel 9b:

Fartyg med en längd understigande 20 m eller ett segelfartyg får inte hindra genomfarten för ett fartyg, som endast inom en trång farled kan framföras säkert.

Ja, vad är då en trång farled? Från auktoritativt håll har jag hört att "hela Östersjön är trång farled" men det är väl ändå att ta i! Litteraturen ger inget entydigt svar. Om olycka sker får sjörätten avgöra saken. Jag tror dock, att varje skeppare har en god uppfattning om vad som är trång farled för hans fartyg, men problemet är att man måste bedöma det andra fartygets manöverbarhet. Bäst att ta det säkra före det osäkra.

Värst är det vid kappsegling! Då vill ingen ge med sig, det är förstäeligt. En gång, när vi kom med J.L. Runeberg österifrån norr om Villinge såg vi en skara segelbåtar som närmade sig norrifrån över Ullholmsfjärden. Tydligt tävling, och banan korsade vår farled! Hade vi haft klyvarbom, hade vi nog trätt den genom riggen på en av godbitarna trots full back i maskin. Ingen olycka hände dock. Jag hoppas att seglaren vann tävlingen, men jag tror nog att ingen kan förneka att farleden mellan Villinge och Galtarna är *trång farled* för ett 28,8 m långt fartyg.

Om någon kappseglare anser, att han har någon specialrättighet när han tävlar ber jag honom visa upp den paragraf som i så fall gäller. Jag har inte hittat en sådan regel. Däremot kan man väl också här formulera en gentlemanregel:

Den som seglar för sitt pris bör inte onödigtvis hindras i sin framfart.

Härvid borde konflikter kunna undvikas inte minst genom att ta kontakt på VHF-telefonen (eller på den kära nallen). Så gör dom stora fartygen (typ Silja, Viking) och så kan också vi små göra. Kanal 16, gott folk!

Det finns också en liten, ganska billig grej, som seglaren vid vissa tillfällen bör ha i sin rigg. Jag tänker på konen. Ibland är det ett bra konår. Då kan man få se en, två eller kanske rentav tre koner uppe under en och samma sommar! Ni vet, dendär som man skall hissa när man går för både segel och motor samtidigt (regel 25 e). Vissa år ser man

ingen kon alls på hela sommaren, däremot åtskilliga segelbåtar med slaka, slående eller mycket hårt skotade dukar som gör en ansenlig fart genom vattnet. Ids man inte hissa konen eller vill man medvetet skaffa sig en otillbörlig fördel? Knappast det senare, men visst har båtar som går enbart för segel fortfarande sina rättigheter:

Såvida ej annorlunda föreskrives i reglerna 9, 10 och 13 skall: a) maskindrivet fartyg på väg hålla undan för --- 4) segelfartyg (regel 18 a).

Så har vi fiskarna med sina nät! På ett ögonblick kan våra propellrar förvandlas till passiva garnnystan! Därtill kanske det kommer en räkning... Sätt, fiskare, ut era nät var ni vill, men märk ut dem enligt reglerna: *två flaggor i yttre ändan, en flagga i den inre!* Och lämna farlederna öppna för sjöfart.

Sommaren 1997 sattes mittledsprickar ut på Sibbo fjärd. I skydd av dessa hade en optimistisk fiskare

lagt ut sin bragder längs farledens mittlinje. Klart lagstridigt, sade man på Sjöfartsverket när jag för säkerhets skull frågade.

Med farled tycker åtminstone jag att man inte enbart skall avse de leder, som är utmärkta i sjökortet. Även andra, av hävd brukade farleder bör lämnas öppna. Ett fint exempel har vi på Haiko fjärd. Jag vet inte vem fiskaren är, men varje år gläds jag åt den öppning i nätsystemet, som har lämnats i leden från Lilla Barlastholmen rakt till Haiko Gårds brygga. Kanske det närmast är fråga om självbevaringsdrift, men tack i alla fall för farleden!

Och det där med att segla för brödet eller nöjet... Jag för min del seglar samtidigt för både mitt bröd och mitt nöje, så enligt den gentlemannaregeln är jag väl lika väjningsskyldig som alla andra nöjesskeppare. Väl mött i farleden!



Veteranerna Åke Hällsten och Rita Wickholm är säkert inte bland dem som syndar med att inte hissa kon då det erfordras.

Förbundets verksamhetsledare och klubbens hedersmedlem Freyvid Stenström uppvaktas på sin 60-årsdag av kommodor och vicekommodor.



Dagnavigering 16.8.1986

av Anne Granqvist

Dagen var varm med svag vind och idealisk sikt. Den välgjorda och intressanta tävlingen lovordades av deltagarna som bland annat fick runda Herrskär, obekant för många. Tävlingen skulle egentligen ha gått redan i början av juni men en stark dimma då gjorde att hela företaget fick avblåsas.

Tio båtlag deltog, ett lag avbröt. Tävlingskommittén drogs av Stig Öhman och som medhjälpare hade han Carl-Gustav Grönqvist, Ulf Högström och Einar Seger. Mål och natthamn var hos Anne och Boje Granqvist på Svartholmen vid norra sidan av Herrskärsfjärden.

Söndag morgon när bojarna och tavlorna skulle plockas in var vädret något helt annat. Det var frisk SO-vind och Calle-Gustav, som lånat scouternas gamla båt, hade stora svårigheter att komma in till bryggan. För att få nån blund i ögonen på natten då det blåste upp hade han legat i lä vid Ängisholmen och kom åttatiden på morgonen till Svartholmen. Alla sov, både husvärd och tävlingskommitté. Jag sprang ner till bryggan och fick tag i förtöjningslinan. Den höll på att dra mig i sjön för den hade trasslat in sig i fästet på fördäck och den fria ändan blev alldeles för kort. Men tack vare skepparens skicklighet kunde vi förtöja båten och få den i vindriktning så att den inte rev loss hela bryggverket.

Efteråt förklarade Calle-Gustav varför han inte tagit i land på läsidan. Där är djupt men där finns ingen brygga. En stöt mot fören hade knappast skadat båten, men scouterna hade monterat sitt ekolod i fören och det hade inte klarat stöten.

Jag bad att få fara med och plocka upp tävlingsbojarna och det blev en färd vi sent skall glömma. Att ta klubbens lilla öppna båt "Snöret" var inte att tänka på i det vädret. Så vi for med scoutbåten. De värsta bojarna att få upp låg egentligen närmast. Det var tre målbojar SSO från Svartholmen vid Gräsören. Där var öppna fjärdar, vinden hade vid det laget ökat till hård och en av bojarna låg alldeles nära stranden.

Vi kunde med nöd och näppe fiska upp den, men båtshaken brast och blev nästan en meter kortare. De bojar som låg öster om Brokholmen fick vi någorlunda smärtfritt tag i då holmen gav lä för de värsta vindarna. Sen styrde vi tillbaka mot Sarvsalö för att ta upp två tavelbojar NO om Smultrönhället. 3:n såg vi på långt håll men pojkarna märkte genast att 8:n var försvunnen. Här låg Herrskärsfjärden på med all sin styrka. Tavelbojen var försvunnen.

Skepparen började köra i vindriktningen mot Sarvsalö dit vi ändå skulle efter de två sista bojarna. Vi höll ögonen öppna och passerade Viasholmen. Ingenting. På Lindholmen låg något vitt i strandvattnet och vi gjorde oss redan beredda att bärga den försvunna bojen, men märkte att det vita bara var en plastbit. Plötsligt ropade någon till. Där var 8:n. Den hade drivit ända in till Bergholmen och låg någon meter från stranden. Uffe fick kravla upp på fören och försöka dra loss den. Och hela tiden piskade vågorna mot båten, som krängde och kastades farligt nära de vassa strandstenarna. Bojen satt stenhårt fast i dyn och pojkarna måste montera isär den på läsidan bakom Tjuvholmen och ta in den genom takluckan.

När vi äntligen kom tillbaka till Svartholmen tog vi helt fräckt och förtöjde vid grannens brygga på den vindstilla sidan. Vi hade fått tillräckligt av väder, vind och vågor för den dagen. Scoutbåten läckte uppifrån litet här och där så sjökort och diverse prylar var genomvåta. Och pojkarna fick byta ut sina dyblöta byxor.



Kapten James Cook *av Rabbe Lutz*

Det är 270 år sedan den största navigatören i sjöfartens historia föddes. **James Cook (1728 - 1779)** var andra son till James Sr. och Grace Cook i norra Yorkshire i England. Född i en lantarbetarfamilj skulle James målmedvetet sträva till sjöss för att vid sin tragiska död som endast 50-åring ståta som den största av alla stora navigatörer. James hade upptäckt det som fanns att upptäcka och hans bortgång betydde också slutet på en era, de stora upptäcktsfärderna.

Det har funnits många stora navigatörer före James Cook, bland de främsta står förstas Columbus, Magalhaes, Vasco da Gama, Tasman m.fl.. Också efter James Cook sker nya upptäckter, men i huvudsak kan man säga att jorden var upptäckt och kartlagd, man kände till kontinenternas och öarnas latituder och longituder så noggrant att navigeringen från ort till ort blev beroende av apparaternas tillförlitlighet, ej av kartornas exakthet. James Cook var nämligen inte endast en stor upptäcktsresande, utan också en synnerligen skicklig och noggrann kartograf.

James far var skotte till börd och arbetade som lantarbetare, vilket också James fick börja med. Som 16-åring fick han möjligheten att börja som lärling i butik i den lilla byn Staithes vid kusten av Nordsjön. Här tändes gnistan för havet. Han lyckades som 18-åring få plats som lärling hos John Walker, en skeppare i Whitby i norra Yorkshire. Målmedvetet lärde han sig sjömansyrket arbetande sig upp grad för grad. Walkers robusta fartyg sysslade med att frakta kol till London. Många resor gjorde James på denna rutt, till slut som fartygschef.

James ville dock se mera av havet än Englands ostkust. Den enda väg som fanns för en fattig man utan börd att komma upp sig var flottan. James tog ett vemodigt avsked av sin välgörare John Walker och anmälde sig som frivillig till den kungliga flottan. Han var nu 26 år. Under 2 års tid kämpar han sig åter upp grad för grad för att som 28-åring bli utnämnd till "master" på HMS Pembroke.

Det rådde krigstillstånd mellan England och Frankrike, sjuåriga kriget (1756-1763) rasade både i Europa och i Amerika. Det var Amerika, närmare bestämt Kanada, som skulle bli den plats där James verkligen skulle få visa sina talanger. Han seglade till Kanada i en stor flottilj och deltog i anfallet på och erövringen av Quebec. Hans huvuduppgift bestod av att kartlägga vattendragen runt Newfoundland och infarten till St.Lawrencefloden. Även om dessa områden blivit upptäckta redan för över 200 år sedan, var de litet kända och därför mycket farliga att navigera i för en stor fotta. James kartlade och lodade hela området och kunde föra flottan utan missöden ända till Quebec. Stadens fall för en gemensam attack från både land och sjöss 1759 betydde slutet på 7-åriga kriget i Amerika och ledde till att Frankrike avstod hela Kanada till England.

James arbete i Kanada uppmärksammades mycket i amiralitetet i England och vid hans återkomst kunde han räkna med nya uppdrag. 1962 gifte han sig med Elizabeth Batts och de bosatte sig i östra London. Detta äktenskap skulle ge upphov till 6 barn under de få månader paret var tillsammans. James resor skulle föra honom allt längre bort både i tid och rum.

Mellan 1763 och 1766 sysslade James med att kartlägga Newfoundland. I England planerade man en expedition till Söderhavet för att söka efter den sydliga kontinenten, **Terra Australis Incognita**, som man ansåg borde finnas långt i söder i Stilla Havet. Dessutom skulle man sätta upp ett observatorium på någon ö, valet föll på Tahiti, som blivit upptäckt några år tidigare, för att observera planeten Venus solpassage. Denna händelse som sker endast 2 gånger på 115-130 år och båda passagerena alltid med 8 års intervall (på 1900-talet skedde ingen passage, nästa passage sker den 8 juni 2004) skulle observeras från många olika platser på jorden. Med hjälp av dessa observationer hoppades man kunna beräkna jordens avstånd till solen mera exakt än tidigare.

Amiralitetet inskaffade fartyget **Endeavour** och

James Cook utsågs till befälhavare. Han beforderades också till löjtnant (!). Expeditionen förbereddes väl och en stor skara vetenskapsmän mönstades på, av dessa är botanikerna Joseph Banks och svensken Solander kanske de mest kända.

Resan gick via Madeira och Rio de Janeiro till Kap Horn och därifrån till Stilla havet. Tahiti siktades den 11 april och Venus solpassage mättes den 3 juni. Denna mätning skulle senare visa sig vara mindre lyckad. De påföljande upptäckterna skulle dock ge James stor berömmelse. Resan gick vidare mot väst och sydväst tills man siktade en stor landmassa som visade sig vara Nya Zeeland. James seglade runt ön och fann att den bestod av två stora öar och inte var "den stora sydliga kontinenten" som endel ombord ville göra gällande.

Från Nya Zeeland gick resan vidare västerut och Nya Holland (Australien) siktades. Australiens nord- och nordvästkust hade mycket tidigare upptäckts av van Diemen och södra Australien av Tasman, men östkusten var helt okänd. Den 28 april 1770 ankrar Endeavour i Botany Bay vid nuvarande Sydney. Färden går vidare norrut och vid Stora Barriärrevet går Endeavour på ett rev och är nära att gå förlorad. Manskaper lyckas reparera fartyget till den grad att man kan segla vidare ända till Batavia (på Java) för bättre reparationer.

Under hela resan sysslar botanikerna med att samlas in växter och djur och katalogisera dem. Det är en ofantlig mängd av ny kunskap som man får. Skickliga tecknare ritade av dessa växter och djur. Kartografer med James i spetsen ritade utförliga kartor över alla landområden och koordinaterna bestäms noggrant med bäringsmätningar och astronomiska mätningar. Många av James Cooks kartor skulle visa sig vara så noggranna och exakta att man ännu över 100 år senare inte hade bättre att tillgå.

Ett stort gissel på de långa upptäcktsfärderna var skörbjugg, sjukdomen som följde av långvarig brist på C-vitamin. Obotad ledde den till döden. Skörbjuggen decimerade besättningarna till stor grad. James hade från början av sin karriär insett vikten av att hålla besättningen i god hälsa och hade på något sätt erfarit att t.ex. surkål var en bra föda för att förebygga skörbjugg. Surkålen innehåller stora mängder C-vitamin och är som syrad mycket hållbar. James införde därför mycket strikta regler angående dieten ombord och dessa

övervakades noggrant med utdömning av straff och sanktioner mot dem som vägrade följa den. James Cook kunde stolt i ett brev till amiralitetet vid sin ankomst till Batavia skriva att han inte hade förlorat en enda man på resan på grund av sjukdom. Tyvärr skulle de ohälsosamma förhållandena i Batavia leda till att en ansevärd del av besättningen skulle insjukna i febersjukdomar och duka under.

Endeavour återkommer till England via Kapstaden i juli 1771 efter en resa som räckt i 2 år och 10 månader.

Resan var en succé och man började genast göra upp nya planer för att ännu grundligare kartlägga hela södra Stilla Havet och söka efter den sydliga kontinenten. Precis 1 år efter sin hemkomst startar James på sin andra upptäcktsresa, denna gång med två fartyg, **Resolution** och **Adventure**. Cook är nu 43 år gammal. Resan går till Kapstaden och därifrån till Sydatlantens. I januari 1773 går James Cook över den sydliga polcirkeln som den första i historien. Man seglar i sydliga latituder utan att finna spår av den sydliga kontinenten. Resan går vidare till Nya Zeeland och till Tahiti igen. Efter ett uppehåll på Tahiti bland gamla vänner bland öborna fortsätter färden söderut. Under två års tid seglar Cook i sydliga latituder ända till S 71° 10' utan att finna spår av någon kontinent. Packisen sätter stopp för hans framfart söderut. Det skulle vara först Weddell som mycket senare skulle sikta Antarktis och det på helt andra longituder.

Efter 3 år till sjöss återkommer James till England 1775. Han hyllas och blir befördrad till Kapten. Nu har han tid för litet familjeliv igen och han installerar sig på amiralitetet för att fortsätta sitt arbete på land. Inom amiralitetet växer dock upp nya planer på en expedition till norra Stilla Havet för att kartlägga det och för att försöka finna en passage norr om Amerika till Europa. Bering hade redan tidigare upptäckt sundet mellan Asien och Amerika och nu trodde man att man kunde finna en navigerbar rutt norr om kontinenten. Samtidigt gjordes det upp planer på en expedition från norra Atlanten västerut norr om Kanada och Labrador.

Även om Cook inte först hade för avsikt att åter ge sig iväg beslöt han sig till slut för att anmäla sitt intresse, för "det fanns knappast någon annan som var kompetent för en sådan expedition". Två båtar

rustades, **Resolution** igen och **Discovery** som följelagare. I juni 1776 seglar expeditionen starkt försenad. Denna expedition skulle visa sig vara mindre lyckad än de två tidigare och den skulle sluta i katastrof för James Cook själv.

Resan gick igen via Kapstaden och Nya Zeeland till Tahiti. Därifrån styrde man norrut och den 25 december siktade man en ö vid ekvatorn som döptes till Julön. Vidare norrut gick resan och den 18 januari 1778 siktades för första gången Hawaii. Denna ögrupp döptes av Cook till Sandwich-öarna efter hans välgörare i amiralitetet Lord Sandwich. Infödingarna på öarna visade sig inte vara lika välvilliga som befolkningen på Tahiti, eller försiktiga som maurerna på Nya Zeeland, rädda som infödingarna i Australien, utan de visade ett mycket växlande bemötande av de första vita de någonsin sett.

Från Hawaii går resan nordväst och nuvarande Oregon kan siktas. Kursen ställs norrut och går längs nuvarande Alaskas kust ända upp genom Berrings sund tills isen sätter stopp för vidare framfart den 17 augusti 1778. Cook beslutar sig för att gå tillbaka till Hawaii för att göra ett nytt försök nästa år och litet tidigare på året.

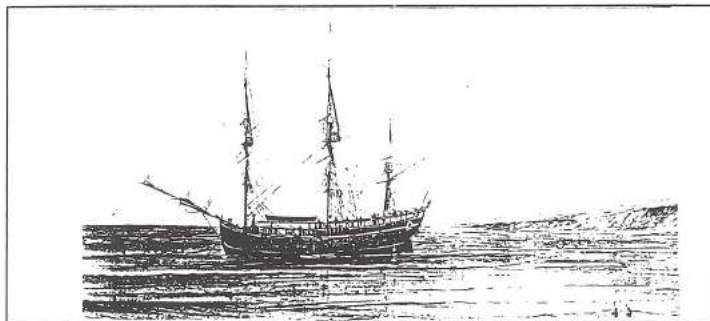
Återkomsten till Hawaii blir inte så lyckad. Resolution lider skada i en storm och måste efter att redan tagit slutgiltigt farväl återgå till Kealakekua Bay för reparation. Infödingarna visar nu öppen fiendtlighet mot dessa främlingar som trots löfte om att segla iväg nu kommer igen. Det uppstår skärmytslingar på stranden och Cook skriker till mycket hårda åtgärder mot infödingarna, någonting som han sällan tidigare gjort. När sedan en av deras barkasser stjäls av infödingarna går Cook iland med en trupp för att klara upp saken. Denna expedition misslyckas och truppen blir överfallen på stranden och James Cook och fyra marinsoldater blir dödade av infödingarna den 14 februari 1779.

Den brittiska expeditionen utkräver en mycket blodig hämnd och återfår resterna av Cook för begravning till sjöss 8 dagar senare. Expeditionen avgår från Hawaii och seglar tillbaka till England. En av de chefer som återvänder är löjtnant William Bligh, som senare skulle bli mycket känd för två stora myterier, det första på båten Bounty och det senare på straffkolonin i Australien som guvernör.

Elizabeth Cook tog nyheten om sin makes död mycket hårt. Hon fick en mycket bra pension och levde vidare för att se alla sina barn avlida under olika omständigheter, det sista år 1794. Hon blev 93 år gammal överlevande sin make med 56 år. Under hela sitt äktenskap med James Cook hade hon haft 4 års tid tillsammans med honom.

När James Cook dog var jorden kartlagd till största del. Efter honom kom även andra upptäcktsresande och nya upptäckter gjordes, men det fanns inte mera rum för en sådan storman som James. Hans stora arbete på kartografin och hans mycket digra berättelser saknar motstycke. Som fartygschef visade han vägen mot en humanare behandling av besättningen och en omsorg om deras hälsa som ingen före honom förstått att visa. Hans behandling av infödingarna var vänlig och försiktig. Han ville inte "erövra" dessa öar utan stå i fruktsamma relationer till de lokala hövdingarna. Det arbete som vetenskapsmännen gjorde på hans tre resor saknar motstycke i både kvantitet och kvalitet. Och till sist: James Cook var en synnerligen skicklig navigatör. Sällan navigerade han fel och hans positionsbestämmelser håller ännu idag på många ställen.

*Källa: Captain James Cook, a biography,
av Richard Hough*



Cooks fartyg under den första resan till Söderhavet, Endeavour.

Repis-sången

Text: Ann-Marie Andersson
Melodi: Hangö-valsens

Med sommar sol och skepparbal
vi börjar glatt säsongen
ute i vår gröna sal
och här på paviljongen.

refr. Rep is Rep is Rep is
du vår holme är
Rep is Rep is Rep is
igen vi alla samlas här.
Båd skeppare gamla och unga
för dej vi nu alla vill sjunga
Rep is Rep is Rep is
du våran holme är.

Alla nya skeppare
välkomna i vår skara
här ute ibland böljedans
är gudagott att vara.

refr.

Sedan under sommaren
kom med och navigera
många är vi redan med
men det finns plats för flera.

refr.



Säsongen inleds traditionellt med bryggtalko



Året avslutas med en traditionell julfest.

BNK:are gynna
våra annonsörer !

Ullfrotté
ORIGINAL

S-TEXTIL OY Kyrkbåtsvägen 9 06150 BORGÅ

**FRISKA
VINDAR BLÅSER
ÖVER
FASTIGHETSMARKNADEN !**

- fastighetsförmedling
- fastighetsvärdering
- fritidsfastigheter
- affärs- och industrifastigheter
- uthyrning
- disponentverksamhet

KONTAKTA OSS VI STÅR TILL DIN TJÄNST

BORGÅ-SIBBO SKV AB Afm
Fredsgatan 26, 06100 Borgå
Tel (019) 547 95



BILDERNA PÅ EN TIMME

PONY-FOTO

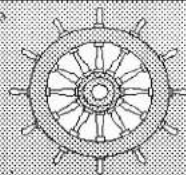
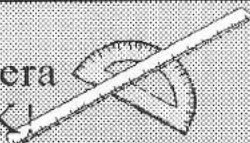
OBS! Ny adress
Biskopsgatan 19 tel 524 3113

Suomen
IP-Tekniikka Oy

Fredsgatan 26,
06100 Borgå
Tel. 523 2270
Fax 523 2260

Geoteknik - Miljöteknik

När det är dags att navigera,
behövs det kunskap, plus lite mera
Kunskap?-Ja, det finns hos BNK!
Det andra?-det blir nog HAVSBODEN då!



Båttillbehörsaffären

MERIPUOTI - HAVSBODEN

Stadshusgatan 11, 06100 Borgå, tel: 019-58 58 08

Ab MAGNUSSON & STOOR Oy

Mästarvägen 25 06150 BORGÅ Tel. (019) 667 555



Gott med Borgå Mått



KUSTBANKEN

SKEPPARENS BANK

AKTIAS JURIDISKA TJÄNSTER

Hittar du rätt bland de juridiska grynorna ?

Låt juristen vara lots och inte bärgningsföretag.

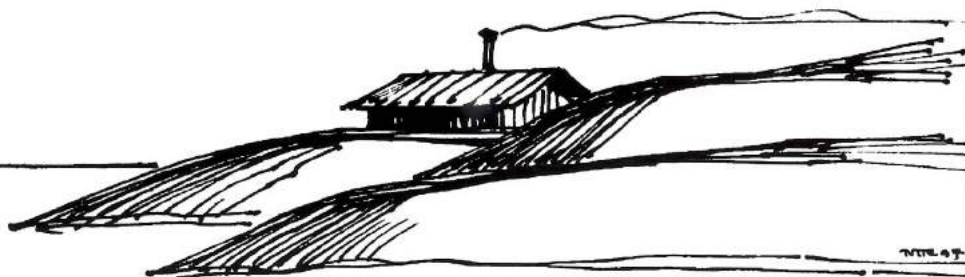
Kontrollera kursen - före grundstötningen

- med en skeppare
- med vicehäradshövding Johan Andsten

Kom in till AKTIA i Borgå.

Telefon 010 247 5700

Vill du njuta av sommaren?



Låt oss se över din motor i tid.
Sätt kursen i minnet och ett kryss på sjökortet,
koordinaterna N 60° 21,63', E 25° 38,69'.

**VOLVO
PENTA**
SERVICE

Hamarkku Ky

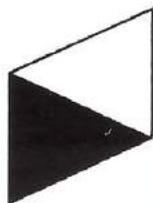
Trappasvägen 24, 06650 HAMMARS
tel. (019) 575 4574 • 0400-210 008

*I energiärenden
är Borgå Energi-bolagen
det naturliga valet*



BORGÅ ENERGI -BOLAGEN

Mannerheimgatan 24, 06100 BORGÅ ☎ (019) 661 411



NESTE

Vi säljer olja



EMSALÖ BÅTUPPLAG AB



Emsalö gård 06950 Emsalö Tel. 019-542 847 Fax 019-542 837 GSM 040-520 3189

Varvsverksamhet

- Vinterförvaring
- Motorservice och reparationer

- Reservdelar

- Trä- och glasfiberreparationer
- Sprutmålning av båtar

SPAR 
market

pops

Borgå
RealiseringsBörs Ab

Verkstadsvägen 36
tel/fax 580 275

MÅ-FRE 9-17
LÖ 9-13

Serviceverkstad
E.FORSÉN

Mästarvägen 6 BORGÅ
tel. (019) 581 761

EL-installationer

i båten är utsatta för
speciella påfrestningar
i form av fukt och
korrosion.

Tag kontakt med

W - ELEKTRO

för översyn och reparationer

Tel. 549 550

porvoon uusi sitomo

Vi binder kalendrar, årsberättelser,
sjökort, kokböcker, manualer mm.



Ring eller kom personligen!

tel. nr. 019-549 821

Företagarv. 3 i Ölstens, Borgå

Lokal yrkeskunskap och hög inbindningskvalitet



**L PORVOON
LÄÄKÄRIKESKUS**

Raatihuoneenkatu 2, 06100 Porvoo
Puh: 019 - 521 1500
Fax: 019 - 524 7155

**L BORGÅ
LÄKARCENTRAL**

Stadshusgatan 2, 06100 Borgå
Tel: 019 - 521 1500
Fax: 019 - 524 7155

**Polttoaineet
Öb JAKOIL AY
019-654 260**

**PORVOON UUSI APTEEKKI
NYA APOTEKET I BORGÅ**



Fråga efter vårt
förmånliga
prenumerations-
erbjudande - ring
prenumerations-
avdelningen,
019-5473 233.

**BORGÅ
BLADET**

BYGGARENS SIMOLIN

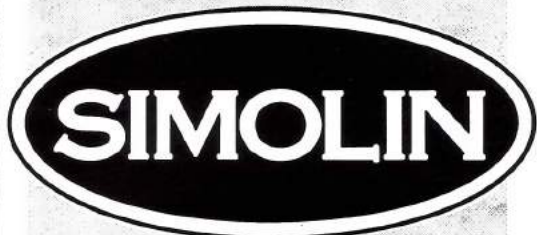
i Hattula, Simolinsvägen 3 Borgå
tel. 019-66191

Vi betjänar vard. 7-18 lö 8-13

RAKENTAJAN SIMOLIN

Hattulassa, Simolinintie 3 Porvoo
puh.019-66191

Palvelemme ark. 7-18 la 8-13



VARUHUSET SIMOLIN

i centrum, Krämaregatan 2 Borgå
tel. 019-66191

Vi betjänar vard. 9-18 lö. 9-14

TAVARATALO SIMOLIN

keskustassa, Rihkamakatu 2 Porvoo
puh.019-6619 250

Palvelemme ark.9-18 la 9-14

WHEREVER YOU GO
yourway

**INTERNATIONAL
TRANSPORT**

YOURWAY OY

Huolintakatu 5, 20200 TURKU
Tel. +358-(0)2-275 1711
Fax +358-(0)2-2751 707

Sompasaari S 1, 00580 HELSINKI
Tel. +358-(0)9-774 1080
Fax +358-(0)9-701 5661
FINLAND

I alla väder

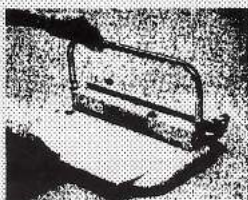
Vi är kända för vår kunnighet
och människonära service.
Våra kunder vet att man kan lita
på oss - i alla väder!

**Försäkringsbolaget
Svensk-Finland**
Med personlig service

Fredsg. 26, 06100 Borgå, tel (019) 580300

**Bind själv in dina dokument
och ge ett professionellt intryck!**

Med den lätthanterliga inbindningsapparaten förser du dina alster med den praktiska och hållbara wire-bindningen



Ring så skickar vi broschyrer - eller varför inte titta in hos oss personligen? Vi befinner oss i Ölstens, Borgå.



Cerda Oy Ltd ab
Tel: 019 - 549 511
Fax: 019 - 549 823
Företagarv. 3 06450 Borgå

 **Laatumatkat**

**TILL REPHOLMEN TAR
MAN SIG PÅ EGEN HAND**

**-ANDRA RESOR SKÖTER
VI OM!**

HELSINGIN LAATUMATKAT OY
QUALITY TOURS LTD

SANDVIKSGATAN 3
00180 HELSINGFORS
TEL. 09 - 694 2544
FAX: 09 - 694 3834

Bäst vilar man i en kajuta

*men även hemma
kan du njuta*

i en säng från



KALUSTE MÖBEL
 **Alm**

10 Montörsv, Porvoo - Borgå, © 524 3099

KAR-FOTO

Bra färgbilder på en timme.

Bild av bild medan du väntar.

KAR-FOTO Biskopsgatan 28
Borgå Tel. (019) 580 001



* BRÄNSLE

* BÅTTILLBEHÖR

* CAFÉ

HAMMARS

Hammarsvägen 1 Tel. 019 573909

Vi betjänar sommartid kl. 09 - 21

Oy **NIKA** *Säker* Ab



Vi utför förmånligt

- elinstallationer
- reparationer
- planering

Linnankoskigatan 61
06100 BORGÅ
Tel. (019) 584 274
Bil 0400-871 505, 0400-718 274

Som timdebitering eller
på ackord



Oy **SEASERVICE** Ab

Ågaran 31 Borgå
Tel: 524 3986

International Garmin Apelco Autohelm mm.
till "Chico's" pris. VÄLKOMMEN

Tirmo Skärgårdshandel

Butik Bar Bensin

Folke Ekman

&

Britta Gustafsson

Tel/Fax: 019 - 540 030

Byggnadsfirma-Rakennusliike

OLLE ÖSTERGÅRD



**019-543 176
0400-486 680**

Brattnäs 26, 06100 Borgå-Porvoo

MG TRANS KY

• KAPPALETAVARA- Puh. (019) 580 767
 KULJETUKSET Matkapuh. 0400-449 036
 H:KI - PORVOO - LOVIISA
 Yrittäjänkatu 4-6. 06150 PORVOO
 Kaukokilto Oy Rekkaterminaali Oy

Saman katon alta lämpö, vesi, ilmastointi ja sähkö.
 Under samma tak värme, vatten, ventilation och el.



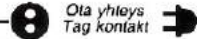
LVIS
 - myynti
 - huolto
 - asennus
 - suunnittelu
 - öljypöytähuolto
 ja asennus
 - sähköasennus
 ja myynti

VVSEL
 - försäljning
 - service
 - installation
 - planering
 - oljebrännarservice
 och installation
 - elinstallation
 och försäljning

BY K.A. STENDAHL AB

Borgå Elektriska Affär Porvoon Sähköliike

Teollisuustie 24 Industrivägen Porvoo-Borgå ☎ 019-529 6000



GAMLA APOTEKET I BORGÅ

Biskopsgatan 34, tel.(019) 6894 400

Vi betjänar:

vardagar 8-18

lördagar 8-15

Under dejourveckor:

vardagar 8-21

lö 8-20, sö 10-18



FILIALAPOTEKEN:

GAMMELBACKA
 tel. (019) 5753 990

BORGNÄS
 tel. (019) 6647 247



PARTURI-
 KAMPAAMO
BEAUTY

Lundi kauppakeskus, Lundinkatu 12, Porvoo p. (019) 524 4944

ENSTO

Färsk, rökt, gravad, inlagd fisk direkt av fiskaren.
 Försäljning hemma och på Borgå torg.

Lilli & Henrik Kellgren

Stor-Pellinge

019-540654

0400-478760



JOKIKATU 37, ÅGATAN 37
 06100 PORVOO BORGÅ
 ☎ (019) 583 033

TAXI

Tolkis-Tolkkinen

Tel:
 Puh: 577 566

O. Lindström

TAXI

TAXI

TAXI

Veneiden myynti ja välitys - Trailereiden myynti ja vuokraus

Mikael Lund



Lapinriementie 3, Uudas. 06100 PORVOO
 Puh. 9400 491955, 915 - 5246 432

Ky Olle Andersson Kb

Lundinkatu 22, 06100 Porvoo
 Lundagatan 22, 06100 Borgå

☎ (019) 524 6975



Fma Ritva Forsberg



Stadshusgatan 10

019 - 667 298

I 20 år med dina mått mätt

MAGY'S

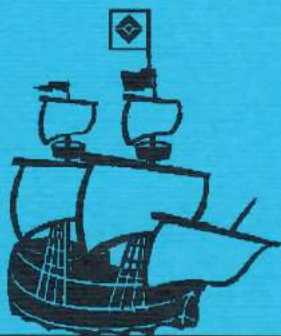
Lundagatan 7

523 1577

Jeti-Sähkö ky



019 - 549 922



TRYGGT NAVIGERANDE I
BEKANTA VATTEN
SEN ÅR 1892.



LOKALFÖRSÄKRING

Östra Nyland

BISKOPSGATAN 30 BORGÅ

019-529900

UUSIMAA OY

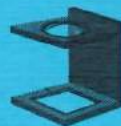
Teollisuustie 19, 06150 Porvoo
Puh. 019-66 161, Fax 019-661 6301

- AIKAKAUSLEHDET
- MAINOSPAINOTUOTTEET
- SANOMALEHDET

- SOITA
- FAKSAA
- PYYDÄ TARJOUS

Kaikki painotuotteet Mestarintieltä

- Kirjat
- Lehdet
- Julisteet
- Postikortit
- Kutsukortit
- Käyntikortit
- Böcker
- Postkort
- Visitkort
- Affischer
- Tidskrifter
- Inbjudningskort



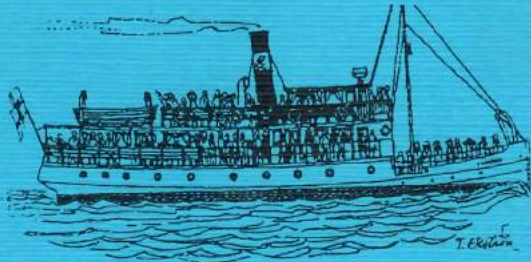
formato

Mestarintie 9 Mästarvägen, 06150 Porvoo - Borgå
☎ 581 703, fax 524 3154

Alla tryckalster från Mästarvägen



Borgå Navigationsklubb r.f. tackar alla sina sponsorer



m/s

J.L. RUNEBERG

anno 1912

Beställningskryssningar och
reguljärtrafik i hela den vackra
nyländska skärgården.

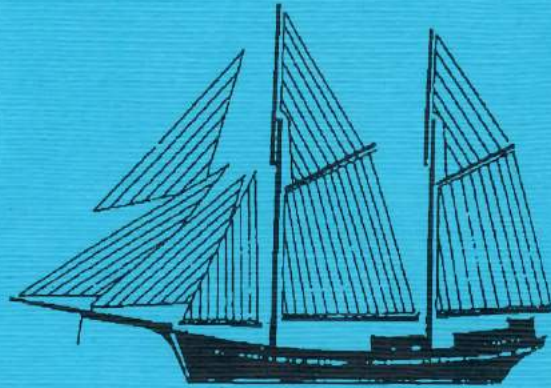
Tel (019) 524 3331 Fax (019) 585 331

Sjöfartsromantik

från

gångna tider

Tel (019) 585 811



• MARITA • BORGÅ •

Fredrika - Sandra D. - Ellan - Virginia



Upplevelser i skärgården

Skärgårdslinjen Kb

Tel (019) 523 1350 Fax (019) 583 823