

Beeenkåå njuus no 12/04

Spännande klubbkamp på familjenavigeringen

En vacker dag på Repholmen igen. Till familjenavigeringen i augusti var våra broderföreningar SNAVS och ENK inbjudna. Snavsens kommodor emeritus Dutte tar i ordentligt som medlem av Snavsens lag i stafetten. Den spännande trekampen slutade oavgjort mellan SNAVS och BNK.



Höstens klubbkvällar: Postmuséet och brandstationen

I höst kan vi erbjuda två intressanta utfärder: I oktober åker vi med buss till Helsingfors och besöker Postmuséets utställning "Vrakens klenoder". I november, observera redan den 10.11, tar vi oss på egen hand till den nya brandstationen och får oss en rundvandring kryddad med en släckningsövning där vi själv får delta.

BNK får egen hemsida

Arbetet på en egen hemsida på nätet startade i sommar och under höstens lopp är det meningen att få den i bruk. Adressen är enkel:

www.bnk.fi

Beeenkåå njuus

Informationsblad för
Borgå Navigationsklubb rf.

ansvarig utg. och red.: styrelsen

No12 / 04 den 6 oktober 2004

Njuus no 13 utkommer omkring
den 5 mars 2005. Redaktionen
är tacksam för allehanda mater-
ial inklusive fotografier. Dead-
line för materialet är 18.2.2005.

Fatta pennan !

Kontaktpersoner

Rabbe	0400 840736
Marina	09-69395466
Beni	050 5993875
Birgitta	0400 683822
Bjasse	0400 539627
Lasse	040 5775580
Robert	0400 405292
Tota	040 7774318
Åsa	040 5703798
Olle	0400 486680

klubbens adress:

Företagarv. 3 06450 Borgå

Minneslista

Klubbafton 20 oktober kl. 18 OBSERVERA kl. 18

Vi besöker postmuséet i Helsingfors

Klubbafton 10 november kl. 18.30 OBS. DATUM !!!

Förevisning av nya brandstationen inkluderande brandövning

Sjökortsnavigeringstävlingen i november

Ring Rabbe och be att få uppgifterna. Tid november månad

Julfest 11 december kl 18 i Hammars

Årsmöte 11 februari kl. 19 på Seurahovi

Vi åker till båtmässan i Hfors 19 februari kl. 9 Preliminärt !

Vi möts på Grand under hösten 6.10 o. 3.11 kl 16-18

Kommodoren har ordet

Så har åter en sommar kommit och gått, denna gång en rätt så blöt en och inte en av de bästa ur båtfararsynvinkel sett. En bra sak med det dåliga vädret var ju förstås att mina dystra spådomar i mitt tal på vårbalen kom på skam. Drunkningsfallen i somras tycks inte ha ökat och den invasion av roderfulla okunniga skeppare som domedagsprofeten Rabbe hotade med uteblev. Mitt försvar är dock att skulle vi haft en varm och solig sommar hade siffrorna varit helt annorlunda. Problemet finns där, problemet med alltför många båtförare utan både kompetens och ansvarskänsla ute på havet tillsammans med oss andra.

Min gamla käpphäst, körkort till sjöss, har fått vind i seglen, åtminstone om man ser på alla dessa skrivelser om saken den senaste tiden. Inrikesministeriet förbereder något, säger man, och allehanda politiker vädrar morgonluft. Själv har jag undvikit att sätta min sked i soppan, diskussion har enligt mig förts på en mycket dålig nivå, dålig journalistik kopplad med politiska övertoner. Jag tycker det är tråkigt att de ansvariga (och ansvarsfulla) båtorganisationerna febrilt försöker tiga ihjäl frågan, i stället för att bidra med sakkunnig och saklig information. Körkortet kommer förr eller senare, borde vi inte påverka medan vi kan, eller skall vi låta politikerna med inrikesminister Rajamäki i spetsen såsa till det hela?

Jag flydde fältet i år och reste till Skottland för att få lite regn på mig. Det fick jag varje dag, och efter det jag kom hem fick jag det igen. Förutom det eviga regnet och den vansinniga prisnivån är Skottland ett intressant och vackert land. Ur sjöfararsynpunkt var väl Caledonia-kanalen och Pentland-fjorden de mest intressanta. Caledonia-kanalen blev färdig år 1822 och sammanbinder Atlanten i väst med Nordsjön i öst och går genom tre stora insjöar, av vilken Loch Ness är den mest kända. Pentland-fjorden flyter mellan Skottlands nordöstra "hörn" och Orkney-öarna och är främst känd för den kraftigaste tidvattensströmmen i Europa, upp till 14 knop berättade man mig. Färden över sundet tog 40 minuter och strömmen var då endast ca. 3-4 knop. Kanske jag berättar mera om det i kommande njuus.

Och nu till "inrikespolitiken". I år hände det som förstås inte borde få hända förtroendevalda funktionärer. Vi hade inte tid att utföra de uppgifter som vi tilldelats, eller som vi tagit på oss självmant att utföra. Detta är ett

faktum som jag önskar att de som hörs knorra allt emellan bör komma ihåg. Vi har i klubben en stor mängd pensionärer eller halvpensionärer, som rimligtvis borde kunna sätta ner en arbetsprestation för klubben. Ingen av dessa hittar vi i styrelsen. Alla i styrelsen jobbar heldagsjobb, antingen som anställda eller företagare, och detta "civila" arbete måste av helt ekonomiska skäl gå först. Klubben kommer tyvärr först i andra hand. När det därför hörs att "varför gör styrelsen inget?" reser styrelsemedlemmarna nog borst.

Bastuprojektet bromsades upp i vår just av dessa orsaker. När min och Benis tid inte räckte till såg vi ingen mening i att göra ett fuskverk av hela saken, utan vi tog som det heter i idrottssammanhang "time out". Inget är förkastat, projektet lever vidare, men med en ny tidtabell. Denna är som bäst att kunna ha en funktionerande bastu på Repholmen sommaren 2006. I vilket fall som helst kommer medlemskåren att få nöjet att än en gång behandla frågan och besluta om bastuns vara eller icke-vara. Detta är föreningsdemokrati.

Endel andra beslut av styrelsen har kraftigt kritiserats, främst "i korridorerna", och endel beslut har t.o.m. mottarbetats. Nu är det bara så att den på årsmötet valda styrelsen är den instans som bestämmer och besluten bör uppföljas. Styrelsen har under de år som jag varit med aktivt gått in för att skapa möjligheter till diskussion, obs. diskussion i positiv anda, men detta har mycket få begagnat sig av. Fyra gånger i året har styrelsen öppna dörrar på Grand, "Vi möts på Grand", men detta har inte lett till några större invasioner av vetgiriga medlemmar. Njuusen skulle kunna vara ett bra forum för en diskussion mellan medlemmarna, men inslagen lyser med sin frånvaro. Redaktionen är synnerligen tacksam för att det ännu finns några medlemmar som tycker att detta är ett fint forum för sina skrivelser. Tack för dessa. Diskussionen fattas dock helt.

Det är inte lätt att finna personer i klubben som är villiga att ställa upp i olika evenemang, delta i arbetet och inta funktionärsposter. Klubbens fester däremot tycks år efter år dra ett stort antal medlemmar. Främst skulle vi gärna se att unga krafter skulle komma med, men detta betyder inte att äldre skeppare efter kanske några års arbete tycker att "nu har jag gjort mitt" och sedan blir vilande på sofflocket. Jag tycker man borde ta modell av tex. Calle Lindh med 27 år arbetspass som lärare och över 10 år i olika andra funktionärsämbeten, och Stig Öhman med 13 år i styrelsen och ännu längre tid som besiktare. Det är klart att alla har vi vår

egen livssituation att beakta, men ändå...

Den styrelsen som jag basat för de senaste 6 åren har varit mycket homogen och styrelsearbetet har löpt mycket fint. Även om vi haft olika åsikter om saker, tex. bastufrågan, har styrelsen kunnat implementera sina beslut enhälligt. När då två av styrelsemedlemmarna, med modiga 6 år på nacken, meddelar mig att "nu har fått nog av det här snacket", och säger att de inte mera ställer upp, då är det tid för styrelsen att ta sig en tankeställare. Är det så att styrelsen, som efter val varje år tackar för visat förtroende, inte ånjer i verkligheten medlemskårens förtroende? Är det kanske så att styrelsen sitter endast där som mycket bekväma arbetshästar? Är det så att den politik vi fört de senaste åren inte passar kåren, eller kanske en speciell del av kåren? Vår politik i nuvarande styrelse har varit och kommer att förbli att sträva till att erbjuda ALLA medlemmar så bra service som möjligt, tillgång för alla till våra faciliteter på Repholmen, och känslan av att vara välkommen även bland äldre mera rutinerade skeppare. BNK skall vara en förening som ännu efter 20 år har en funktionsduglig styrelse och en aktiv medlemskår.

Personligen ser jag min egen roll i klubbens administration som en sak som jag överväger varje år. Jag startade år 1990 som lärare och denna roll är den absolut viktigaste rollen i klubben. Självfallet är den också den sista jag kommer att avstå från. Sedermera kom jag in i klubbens övriga arbete först som revisor och sedan som vicekommodor 1996. Senare kom redigerandet av njuusen in i bilden, ett jobb som jag självantagit mig. De här uppgifterna är sådana som jag gladeligen kan ge vidare då det inte mera "smakar", inte finns förtroende eller helt enkelt inte finns tid.

Dessa rader kanske ger upphov till diskussioner, positiva sådana får man be om, och mina kommande ställningstaganden fattar jag beaktande responsen. Ni som läser detta bör komma ihåg att klubben sammankommer varje år till årsmöte för att bl.a. välja en kommodor, en styrelseordförande, och inte för att varje år återvälja den gamla. Nästa möjlighet är i februari. Där har ni alla möjligheter att välja en kommodor som har båt.

Jag önskar er alla en trevlig höst, ställ upp på våra evenemang, och vi ses.

Rabbe

har hänt sedan sist....

Klubbafton i mars

Vårens första klubbafton var den 17 mars och då besöktes vi av **Kaj Ahola** som på Grand förevisade sina nautiska produkter. Endast 5 ställde upp. På programmet stod också frågesporttävlingen "**Stopet**", den ädla tävlingen om vem som vet mest om allting som både berör sjöfart och INTE berör sjöfart. Pokalen hemfördes denna gång av **Bjarne Creutziger**.

Besök i Jakobstad

Aprikklubbafton var utbytt till en resa till Jakobstad den 17-18 april då vi besökte Nautor, Baltic och Jakobstads Segelsällskap. Resan var lång, men resenärerna klarade bra av den bl.a. genom att inventera sina vitsförråd. Särskild hemresan kryddades med de bästa historierna som kan tänkas. Förslaget att historierna skulle publiceras i njuusen måste dock torpederas pga. att den kan tänkas läsas av också minderåriga. Beni skriver mera om besöken på annan plats.

Säsongsöppning

Sommarsåsongen öppnades lördagen den 5 maj då ett gäng på 9 personer tog sig ut till Repis för att städa upp holmen efter vintern. Vimpeln hissades och allt var klart för sommaren.

Vårbalen

Detta år firades vårbalen ovanligt sent. Dels berodde det på att det fina vädret var spått att inträffa först den 5 juni och dessutom hade student-dimissionen sitt finger någonstans med i spelet. I alla fall, vädret var som vanligt ypperligt då 92 personer samlades för att emottaga de nya skepparna, 33 st., se de övriga diplomerna

delas ut, 18 st samt kolla in vilka var i turen att få de årligt utdelade vandringspriser. Dessutom delades ut två förtjänststecken i silver åt två välförtjänta damer, **Margaretha Holm** och **Anita Spring**. Efter detta samlades alla vid borden och kunde som alltid tidigare igen uppleva kökets enorma förmåga att trola fram en fin måltid. Det var trångt i paviljongen, men efter måltiden blev det bättre rum då man igen började samlas på olika ställen utomhus och desto mera i båtarna. Nu blev det rum på dansgolvet och till musik av **Repholmsbandet** kunde dansen ta vid. Senare på kvällen hölls ännu det senvanliga lotteriet med fina priser donerade av många välvilliga sponsorer från orten. Litet efter midnatt avgick Fredrika tillbaka till Borgå med en del av gästerna medan de övriga fortsatte med att fira sommarens ankomst till Repholmen.

Talkoarbeten på Repholmen

Under sommaren har en del arbeten utförts på Repholmen. Bryggan har fått belysning. Detta kommer väl till pass då kvällarna i slutet av sommaren igen blir mörkare. Målningen av paviljongens tak måste uppskjutas på grund av det regniga vädret.

Familjenavigeringen

Sommarens samling på Repholmen gick av stapeln lördagen den 7 augusti med inalles 43 deltagare. Denna gång hade vi inbjudit broderföreningarna **SNAVS** från Sibbo, **ENK** från Ekenäs och **NAVIS** från Helsingfors. Snavs ställde fint upp med 11 deltagare. ENK kom med två båtlag och 5 personer, dock så att den andra båten hade fått fel uppgifter om klockslaget och kom först på kvällsidan då den inofficiella delen redan hade påbörjats. Navis uteblev tyvärr denna gång. Det bjöds på underbar fisksoppa på ingredienser som fiskats upp

mitt inne i Borgås butiker. Sedan hölls en klubbkamp med tremannalag bestående av tre olika tävlingmoment. Snavs' lag bestod av **Dutte**, **Stefan** och **Bimbi**. ENK representerades av endast två, på grund av ovannämnda malör, **Guy** och **Tage**. BNK företrädades av **Tota**, **Gitta** och **Stigo**.

Första momentet bestod av att göra fyra olika knopar: åtta, dubbelt halvslag, skotstek och pålstek. Man kunde konstatera att kunskaperna var rätt så rostiga och att en repetitionsövning vore på plats. Det andra momentet var en stafett ut till en boj utanför bryggan där de två första skulle knyta fast ett band och den tredje skulle hämta dessa tillbaka. Till reglerna hörde att roddbåten fick användas, vilket alla lagen lustigt nog begagnade sig av. Tävligen var ytterst jämn. Nu steg BNK upp från tredje plats till andra plats efter Snavs.

Det sista momentet var en uppgift där lagen skulle förena 12 givna båtar med 12 st. uppräknade skeppare så att 10 st. par skulle bildas. Två båtar och två skeppare var alltså överflödiga. Här lyckades våra tävlare bräcka de övriga, vilket visar att åtminstone en del av kommodorens läror fallit i god jord, och det jämna slutresultatet med BNK och Snavs som vinnare, kunde utopas. ENK blev denna gång på efterkälken, men med endast två deltagare kunde man inte stå emot de östnyländska krafterna. Flotta priser utdelades till alla deltagare.

Säsongsavslutningen

Den 18 september var det dags att sätt punkt för den officiella båtsäsongen och detta samlade 33 deltagare i vår traditionella avslutning på Repholmen. Vädret var inte det bästa och man höll sig

mest inomhus. På våra breddgrader tycks det vackra vädret vara på kort, varvid vi måste hushålla med detta. Nästa års vårbal är igen i bästa möjliga väder.

Repholmskommittéen dukade igen upp fiskmat i alla möjliga tappningar och stämning var god. Som vanligt röstades om "Kommodorens pokal" och den kunde denna gång överräckas åt **Anja Rikberg**.

Händer ännu i år ...

Klubbaftnarna

Hösten börjar med en klubbafton den 20 oktober då vi åker iväg till Helsingfors för att besöka Postmuséet och dess utställningen "Vrakens klenoder". Vi har en guide som berättar om utställningsföremålen. Vi åker kl. 18 från Borgå, turisthållplatsen på Fredsgatan.

Den andra klubbaftonen tillbringar vi på den nya brandstationen i Borgå, byggnaden med den kantiga cirkulära väggen ni vet. Vi får se hela stationen, vi får undervisning i räddnings- och släckningsmetoder och dessutom får vi delta i en släckningsövning. Detta är en enastående möjlighet att få förkovra sig i dessa saker, som väl behövs behärskas av båtfarare. Vi träffas på brandstationen kl 18.30 onsdagen den 10 november. Observera att datumet har ändrats från det som tidigare fastslagits.

Vi möts på Grand

Liksom tidigare år kan ni komma och besöka styrelsen på Grand den första onsdagen i månaden, i oktober och i november, mellan kl 16 och 18. Det är ett fint tillfälle att köpa eller beställa vimplar,

flaggor, kokarder, kläder osv. Här har ni alla möjlighet att uppsatta all den information ni redan tidigare skulle ha fått genom att läsa njuusen. Också ny information ges. Dessutom lyssnar styrelsen gärna på era idéer och åsikter. Kom upp på en kopp kaffe

Kartnavigeringstävlingen

I november stunder igen den årliga **kartnavigeringstävlingen**, som såsom varit bruk de senaste åren går av stapeln som "hemarbete". De som är intresserade tar kontakt med Rabbe som förser er med tävlings-uppgifterna. Tävlingen startar i början på november och deadline att lämna in svaren är den 5 december. Dessa deltar i klubbens internerna kamp om vem som är den bästa kartnavigatören. Svaren sänds dessutom in till den nationella tävlingsledningen som meddelar resultaten i början av februari. De tjugo bästa i landet får sedan en kallelse till det finska mästerskapet som håll i slutet av mars. I klubbmästerskapet får all behövlig hjälplitteratur användas. I finska mästerskapet är detta inte tillåtet och tiden för tävlingen är endast tre timmar. Vi har i klubben fyra mästerskap att förvalta så nu gäller det för alla intresserade att ställa upp. De senaste åren har vi inte lyckats nå finalen.

Tävlingen om propellern

Vandringspriset **propellern** delas igen ut på årsmötet till den kapten som under sommaren har gjort den längsta oavbrutna seglatsen. Besättningen får bytas ut under resan, men kapten måste vara med från början till slut. Start och mål behöver inte vara de samma. Om du känner på dig att du har gått ca 500 M eller mera på en gång ring till Rabbe och be att få ansökningspappren till vandringspriset propellern. Gör detta GENAST.

Julfesten

Årets julfest går av stapeln den 11 december, på Hammars ungdomsförening som tidigare år. Emedan datum i år inte är den 13 tror jag att vi inte kan vänta Lucia utan får väl nöja oss med julgubben. Kanske blir det något annat överraskande denna gång. **Repholmsbandet** spelar förstås och julmaten är lika god som alla år tidigare, om inte bättre. Några vandringspris delas ut som vanligt, av dessa måste främst nämnas **Jannes rosett**, som delas ut till den stackare som gjort den största "mokan" i klubben under säsongen, eller annars haft den största oturen. Styrelsen har liksom skyddspolisen sina "lyssnare" ute, men tar också gärna emot direkta uppgifter av välmenande angivare. Våra välvilliga sponsorer ser igen till att ett hejdundrande lotteri kan hållas.

Årsmötet

Den 11 februari samlas klubbens medlemmar igen på Seurahovi för att granska klubbens affärer och välja nya styrelsemedlemmar. Årsmötet startar kl. 19. Det här är platsen och tidpunkten då alla har möjlighet att påverka klubbens beslut och dess utveckling. Också valet av klubbens ledning är av mycket stor betydelse. Kommodor och vicekommodor välj varje år för ett år i gången. Dessutom väljes två av de övriga ledamoterna för en två-årsperiod. Årsmötet slår desutom fast klubbens program samt budgeten för verksamheten. Dessa utgör riktlinjerna för styrelsen även om den har rätten att ändra på program och göra beslut som avviker från budgeten osv. Stora principiella beslut och ekonomiska avgörande bestäms av årsmötet.

Efter mötesförhandlingarna avnjuter mötesdeltagarna en supé tillsammans för att lugna ner känslorna eller för att annors

bara ha det trevligt tillsammans.

Båtmässan i Helsingfors

Nästa år är det igen tur att åka tillsammans med Bjasses trafik till båtmässan i Helsingfors och det planerade datumet är lördagen den 16 februari kl. 9, avfärd alltså från Borgå. Broderföreningen **Kipparit** åker antagligen också dit och i stil med tidigare års kutym ger vi möjligheterna åt Kipparits medlemmar att åka med oss och vi kan åka med dem vice versa. Följ med informationen i spalten "i-sikte" i Borgåbladet.

Navigationsskurserna

I skrivande stund har redan undervisning påbörjats. Vårens kurs i elektronisk navigering avslutades med en praktisk kurs i radarnavigering. Körningen i maj måste inhiberas pga. dåligt väder, men i september lyckades vi under två dagar och 19 timmar till sjöss genomföra kursprogrammet och kunna godkänna fyra nya radarskeppare. Kursledare var **Rabbe Lutz**. För ändamålet hade vi hyrt båten Kipparit II av kipparit.

Detta år har vi minskade lärarkrafter och detta inverkar tyvärr också på utbudet av kurser. På hösten har vi en kurs i skärdsnavigation och denna följs sedan upp med en kustskepparkurs på våren. Lärare är Rabbe. I höst prövar vi för första gången med att i två tillfällen under skärgårdskursen ha en stödjande lärare med att personligt handleda eleverna i att praktiskt använda sig av passare och transportör. **Åsa Nystedt** ställer upp som hjälplärare. Med detta försöker vi uppnå bättre resultat i kartarbetet.

Kursen i astronomisk navigering, högsjöskepparkursen, startar sedan i november, närmare bestämt den 30.11 kl. 18.00 (OBS). Vi träffas två gånger på hösten, har en paus under helgerna då vi utför en massa hemuppgifter och håller kontakt via nätet (eller telefon), och fortsätter sedan på våren framtill den 22 april då vi har examen. Det är klart att vi siktar inte på mindre än Sainios pris! Kursledare är Rabbe.

Besiktninginfo

Hoppas sommarens båtsäsong har gott bra trots det dåliga vädret. I år har vi besiktat 50 stycken båtar varav 6 stycke var nya. 2003 hade vi 44 besiktade båtar så det är en fin ökning. En ändring som sker denna höst är att så kallade "nådeårsbåtar" faller bort. Vi anmäler till Finlands Båtförbund det antal båtar vi har besiktat i år. För besiktade båtar som har lämnat 2004 sig obesiktade görs 2005 en ny grundbesiktning. Grundbesiktningen görs i 2 delar. Den första delen görs på land så kontakta någon av besiktarna i god tid före sjösättningen. Andra delen när båten är i vattnet. Till besiktningstillfällena i Borgå och Hammars kommer det dåligt med båtar (3 båtar sammanlagt). Så vi kommer att göra ändringar där. Till Tirmo turen kom det 8 båtar så den kommer vi att fortsätta med. Mera om detta i vårens Beeenkää njuus. Kom ihåg att 2005 måste septiktanken vara försedd med sugtömning. Båtar som inte har detta kan vi inte godkänn i besiktningen. Ha en riktigt trevlig höst och hoppas att båten inte är full med vatten

Robert

Repholmen

En säsong är igen förbi i gott som vått. En del planerade arbeten gjorda andra ogjorda. Vårstädningen utfördes av ett gäng på nio personer. WC:n skulle ombyggas med toalettstolarna hittade inte till Repholmen. Bryggbelysningen och målandet av paviljongtaket samlade 10 ivriga personer till talko. Belysningen kopplades i ösregnet av Anderssons Helge men taket fick vi inte målat.

Övernattningarna har varit färre detta år p.g.a. rikligt regn. Säsongavslutningen samlade 33 deltagare till en fin fiskmiddag. Damerna hade tillverkat goda strömmingsrätter, disponenten rökt och gravat lax. Paviljongen stängdes efter avslutningen men strömmen är påkopplad fram till 31.10.

Disponenten tackar för det säsongen 2004
Tota

bastuprojektet

Arbetet med bastun stupade under vårens lopp på en oväntad "detalj". Arbetsgruppens drivande medlemmar lyckades inte uppbåda den tid som behövdes för att fortsätta projektet enligt den fullmakt som årsmötet gett i februari. Pga. av direkt tidsbrist kunde vi inte uppbåda den mängd av sponsorer som var planerat för att uppnå den ekonomi som var planerad. Ej heller framskred den tekniska planeringen av bastun. Detta betydde att styrelsens fullmakt löpte ut den 1.7 detta år. Styrelsen kan alltså inte mera besluta om sådana åtgärder som leder till ett förverkligande av bastuprojektet utan att ett nytt års- eller annat allmänt möte sanktionerar detta.

Arbetsgruppen strävar till att fortsätta sina undersökningar och planeringar under hösten så att ett nytt förslag möjligtvis kan föreläggas nästa årsmöte. Projektet har således tagit sig en "time-out" för ett år. Vissa åtgärder som inte helt är förbundna med själva bastuprojektet, tex. grävande av en brunn på Repis, övervägs som bäst. I ett fall har vi däremot kommit vidare i projektet. Snavsens kommodor **Hasse Fagerström** överräckte på Familjenavigeringen en gåva till klubben på 5 schampooflaskor som ett tillskott till bastun! Vi vet inte om sibboborna anser oss smutsiga, men detta förpliktar oss förstås att göra vårt bästa att föra projektet i land (egentligen till sjöss!).

Rabbe

båten "snöre"

Styrelsens beslut om att göra "snöre" tillgänglig för varje klubbmedlem har inte implementats som det var meningen. Klubben står för bensinen och bensintanken bör finnas tillgänglig och inte bakom lås och bom. Aldra minst får den finnas inne i paviljongen pga. av brandfaran. Den bästa platsen är i skjulet utan lås! Om någon vill själa vår lyxkryssare "snöre" torde de göra detta även utan vår bränsletank. Vi hoppas att de som vis tas på Repis respekterar detta styrelsebeslut.

Rabbe

Nycklarna på Repis

Också styrelsens beslut att anskaffa nya nycklar till Repholmen har gett upphov till en mängd klagomål, skäll, ifrågasättande

av styrelsens motiv och annat "feedback" av ickeuppbyggnadskarakter. Styrelsen kan av detta bl.a. konstatera att läskunnigheten, särskilt av njuusen, inte är den bästa hos flera medlemmar.

Beslutet att byta ut de gamla nycklarna, vars antal och vistelseort sedan länge varit fullständigt obekant för styrelsen, fattades på vintern och meddelades i föregående njuus. De nya nycklarna är så beskaffade att med den allmänna nyckeln kommer man in i paviljongen. Paviljongen hålls dock oläst under säsongen, varvid ingen nyckel behövs. Varje medlem har möjlighet att kvittera ut en nyckel för en pant på 10 euro,

Styrelsen och program- och repholmskommittéens medlemmar har tillgång till en specialnyckel som också leder in till köket och förrådet. Denna fås utan pant. Övriga medlemmar har inget att skaffa i dessa utrymmen. Köket och därtillhörande kylskåp och kokmöjligheter är ENDAST till för de kommittéer som svarar för köksarbetet under klubbens fester. Det är kommittémedlemmarnas önskan att dessa regioner är reserverade inkom för dem. Övriga medlemmar får nöja sig med kylskåp och kokmöjligheter i egen båt! Ett undantag är gasgrillen som skall vara tillgänglig för alla som besöker Repholmen. Den får således inte låsas in.

Bakgrunden till detta beslut är att för det första erbjuda alla medlemmar lika möjligheter till att använda sig av det vi har på Repholmen, och för det andra säkerställa en bra arbetsmiljö för våra funktionärer. Det kryllar inte precis av hugade aspiranter till dessa uppgifter i vår klubb.

Rabbe

Jakobstadsresan

Ett gäng på 18 personer tog tillfället i akt, och åkte med på resan till Jakobstad där också broderföreningen BSS var inbjuden. Starten gick tidigt på lördag morgon, Bjasses trafik skötte om transporten.

Vi var uppe i Jakobstad vid 14-tiden efter att ha stannat och ätit på lagstadgad paus, de e tungt att åka buss....

Första besöket gjordes till Nautors BTC (Boat Technology Center) fabrik, där det tillverkas Swan båtar. Här kunde vi bekanta oss med bl.a. en 100 fots Swan som var nästan färdig. Kristian Kjellman visade en del av båtens många finesser, bl.a. hade den en stor (över 40 tum) plasma-TV som steg upp bakom soffan om man tryckte på en knapp på väggen.

Vi bekantade oss med 64 fots modeller tillverkade i kolfiber, och 45-fotare som tillverkas i serie. Vi kunde också se en ratt till en 45-fotare, diameter: ca 2 m, vikt: ca 1.5 kg och priset för ratten 20.000 €, vi tyckte att det var en vettig investering.

Till slut bjöds vi på kaffe och bulle, och såg på en presentation om BTC. BTC är ett AB ägt av Jakobstad Stad och båttillverkare, meningen är att få båttillverkarna samlade på detta område. BTC har en fin hamn, där man kan sjösätta även större båtar.

På kvällen hade vi möjlighet att bada och äta på JSS „servicehus“ som ligger i småbåtshamnen i Jakobstad. En liten delegation ledd av kommodor Kaj Öström, tog emot oss och såg till att vi mådde bra. Vi fick mat, dricka och bastu, dvs allt en människa behöver.

På söndagen åkte ett gäng trötta resenärer iväg vid 10-tiden mot Bosund där vi hade möjlighet att besöka Baltic Yachts.



kolfiber, så de är lätta och mycket eleganta båtar ritade av kända designers. Till slut blev vi bjudna på glass i Baltics matsal och kommodoren Rabbe överräckte Borgå-måttet åt Tom som tack för besöket. Hemresan gick bra och gänget var hemma sent på söndag kväll, trötta men många erfarenheter rikare.

Tom Svenlin visade oss produktionen. Vi besökte inredningsverkstaden, där man gör bl.a. skåpdörrar som vägs i gram istället för kilogram, men utseendet är ändå som en massiv dörr. Inne hade de en nästan färdig 79-fotare, en snygg lyxracar. En färdig 56-fotare, grå till färgen, var under tecknads favorit, DEN VAR FIN!!

Vi såg också skrovet och däck (skilt) på en 152 fots båt, eller vad det kan kallas, Stigo var ganska liten där han stod på bottnet av skrovet, eller rättare sagt såg han liten ut. Grejens mått: L: 46.22 m, B: 8.45 m Vikt: 180.000 kg. Dessa båtar är helt byggda i

Det är omöjligt att förklara i ord vad vi fick se, därför lönar det sig att kolla närmare på modellerna på www.nautors-swan.com och www.balticyachts.fi så kanske man får en liten bild av dessa speciella båtar.

Beni



internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt

Så heter det alltså nu. Det nya internationella förarbrevet. På grund av en resolution i FN:s ekonomiska kommission för Europa har reglerna för erhållande av detta intyg ändrats. Det nya är nu att en båtorganisation utfärdar själva intyget, som sedan stämplas av sjöfartsmyndigheterna. För att kunna göra detta måste båtorganisationen ha genomgått en auditering av myndigheterna där organisationens utbildningsverksamhet har godkänts. Organisationens kvalitetssystem skall sedan kontinuerligt uppföljas av myndigheten. Finlands Navigationsförbunds kvalitetssystem godkändes i vår av sjöfartsstyrelsen och vår skolningsverksamhet har nu fått en ytterligare prägel av att vara "officiell". Till saken hör också att förbundets lärare inom de närmaste två åren skall auktoriseras av förbundet. Detta betyder att utom förbundet stående icke-auktoriserade lärare inte i framtiden skall kunna erbjuda skolning via arbets- och medborgarinstitut.

Då man ansöker om internationellt förarbrev gör man detta för segel- eller motorbåt (eller båda) och för kustvatten eller inre farvatten (eller båda). De inre farvattnen omfattar insjöar, floder och kanaler i Europa, där de sk. CEVNI-reglerna tillämpas. Dessa regler är en utvidgning och i vissa fall en modifiering av de internationella sjövägsreglerna. Vår skärgårds- och kustnavigeringsexamen omfattar inte dessa regler. Den som önskar ett I-märke i sitt förarbrev är således tvungen att separat tentera CEVNI-reglerna. Reglerna finns på engelska och finska, en svensk översättning är under arbete. Idag kan man tentera dessa på examenstillfällena anordnade av Båtförbundet. Inga speciella datum finns utsatte, den som är intresserad skall höra sig för hos Båtförbundet. Navigationsförbundet undersöker möjligheterna att ordna liknande examen.

Utan I-märket i förarbrevet tillåts man inte att föra båt på bl.a. de tyska floderna och kanalerna.

Kraven för beviljande av detta förarbrev är följande:

1. vara 16 år fylld
2. vara fysiskt och psykiskt lämpad som förare av fritidsbåt, och speciellt ha tillräcklig syn- och hörselförmåga (giltigt körkort duger som intyg)
3. ha avlagt examen som intyg över nödvändig behörighet att föra fritidsbåt (kustskepparexamen samt någon typ av examen rörande de praktiska färdigheterna).
4. I kraft varande I-hjälpkurs (ej över 3 år gammal).

För att kunna konstatera den praktiska färdigheten kommer en form av tentamenskörning att tillämpas. Det duger inte mera med ett av kommodoren utfärdat intyg över de praktiska erfarenheterna. I stället bör ansökaren genomgå en testkörning där en utbildad instruktör bedömer färdigheterna och utfärdar ett körprotokoll med utvärdering av färdigheten. Testkörningen görs på ansökarens egen båt, såvida den är tillräckligt stor. Det går naturligtvis inte att utföra en sådan körning på en 4-meters Buster. Förutom förmågan att framföra båten, starta och angöra, manövrera osv. mätes förarens kännedom om båtens tekniska utrustning, säkerhetsutrustning, brandbekämpning, miljöskydd samt förarens förmåga att använda dessa system korrekt.

Navigationsförbundet kommer att till nästa vår utarbeta ett studiekoncept för dessa saker och utarbete ett utbildningssystem för de instruktörer som sedan skall kunna bedöma de praktiska färdigheterna hos den som ansöker om internationellt förarbrev. Kanske vi redan nästa sommar har möjligheterna att inom eget förbund kunna bevilja dessa förarbrev. Till saken hör förstås att nöjet kostar. Vad examenskörningen kommer att kosta vet vi inte, men "stämplandet" av förarbrevet hos sjöfartsmyndigheterna kostar idag 73 euro.

Förnyande av gammalt förarbrev:

De som har ett gammalt internationellt förarbrev kan ännu inom detta år förnya detta på följande enkla sätt. Samla ihop följande urkunder:

- kopia på gammalt förarbrev
- kopia på giltigt körkort (gäller som bevis på god hälsa)
- passfoto med namn på baksidan
- egen fri berättelse om erfarenhet och förmåga att framföra fritidsbåt
- anteckning om vilken/vilka kategorier som skall antecknas i förarbrevet
- för I-märket intyg på avklarad CEVNI-examen

Dessa sändes till: Suomenlahden tarkistustoimisto
PB 171
00181 HELSINGFORS

Också förnyelsen av förarbrevet kostar 73 euro.

Vi hoppas kunna komma med mera information om kommande skolningsprogram i denna fråga i följande njuus.

Rabbe

Et sine navicula mea (även utan egen båt)

av Tove Lutz

Jag har seglat hela mitt liv. Nästan. Och denna sommar skulle inte bli något annat. Men hur går man tillväga när man inte har en egen båt. Jo man hyr! Men var och vad kostar det? Landets största (och nästan enda) företag inom branschen är Midnight Sun Sailing, som visserligen har en stor flotta och man behöver inte reservera båten just efter att julskinkan smultit, men priserna är skyhöga och båtarna är inte helt mina favoriter. Bekväma som bara den, men inte så



pisar som ville ta del av en fin seglats och bokade båten. (www.finlandiasailing.fi) Lördagen 24.7 var det start. För den första legen hade jag som gaster Marianne, Cilla, Kim och Lari. Vi åkte med bil till Kasnäs där vi tog emot s/y Ramona, en Contrast 362, byggd 1988. Ramona visar sig vara

en slank fin 36 fotare, som har varit med länge. En annan fin grej: dessa båtar har inte en stämpel "jag är en hyrbåt – ergo jag kan inte tillräckligt om segling/ har inte tillräckligt med pengar för att ha en egen"!!

Så var det

bara att fira upp skepparen till vantspridaren för att lägga fast salingen för att kunna få kustskepparvimpeln upp. Besättningen menade senare att det var betydligt lättare att hissa storen än skepparen! Skepparen lovade fortsatt diskur!!

På söndag kastade vi loss. En 36 fotare är förresten betydligt längre och tyngre än den 30 fotade Rubberduken! Den dvs svänger lite långsammare när man manövrerar i hamn. I alla fall, vi begav oss mot Airisto. En vacker fin seglingsdag med största observerade hastighet på 7.30

värst fina i sjön. Så jag började 'googla' på internet och stötte på en gammal studiekompis. Magnus 'Fafa' Eriksson grundade tillsammans med en annan studiekompis Santtu Santavirta för två år sedan Finlandia Sailing. Företaget specialicerar sig på att hyra ut folks egna båtar, när de inte använder dem själva. De ordnar också företagskryssningar med skeppare, kurser och annat skoj. I alla fall, deras utbud av segelbåtar är relativt brett, så det finns av olika storleksklasser och priserna är definitivt närmare smärtgränsen. Så jag samlade ihop en del kom-

knop. Vi angjorde Airisto och grillade biffar på bryggan. Från Airisto seglade vi västerut till Houtskär, till den hamn som sen råkade bli min 'stamkundshamn' för resan: Näsby. En alldeles underbar hamn, skyddad för praktiskt taget alla vindar eftersom den ligger djupt in i en vik, välutrustad med bastu och ordentlig butik samt en liten grillrestaurang. Observera att den första halvan av bryggan in vid land är relativt grund med under 1,5 m djup. El finns.

Tisdag seglade vi vidare norrut mot Osnäs. Jag har inte tidigare besökt denna hamn, men eftersom den första hamnen vi hade tänkt (Gustavs, Lootholma) har en 2 m muddrad infart, och Ramona är ca 1,90 djup, ville jag inte riskera. Osnäs visade sig vara ett dåligt val. Dyr hamnavgift till vilken hörde enbart WC och el. För duschen fick man betala extra, och sötvattenpåfyllningen fanns inte vid bryggan utan vid bränslebryggan. Dessutom var cafédamen (= hamnchefen) mycket konstig. Nja, vi hade en skön kväll och sov gott. Följande dag var det dags att styra kosan mot Nystad. Nu fick vi t.o.m. öva oss att reva lite segel. Vinden frisknade lite i och vi revade till första revet och rullade in lite på rullgenuan. Vi angjorde Nystad, städade båten och tillredde middag medan vi väntade att följande gastgång skulle anlända.

Ny besättning: Åsa, Johanna och André, samt Catharina och Sebastian mönstrade på. Den första dagen kom att visa sig vara eldprovet för oss! Vi styrde ut rakt västerut med riktning mot Enskär. Planen var att segla ända till Enskär, för att sen vända rakt söderut mot Brändö kommun på Åland. När vi väl kom ut på lite mer öppet vatten visade sig att Forecas väderleksprognos (13 m/s) var helt åt skogen. Vi

revade genast till 2'a revet. Efter 30 min insåg vi att det inte räcker. I ett väldigt smalt sund hade vi möjlighet att vända upp i vind och ändra revlinorna för att reva till det 3'e revet. Med ännu mindre segelyta bar vi oss ut på fjärden. Det blåste kraftigt (uppskattning 16 m/s) men som tur var hade vi en bra vindriktning, nästan slör. Det gick som tåget tills styrman Åsa meddelade att det hade frisknat i lite mer och nu blev styrningen för tung. Vi ändrade planerna och kom således inte ända fram till Enskär, utan beslöt att vända ner söderut tidigare. Vi tog ner storen och fortsatte med endast en liten bit av genuan. Nu hade vi vinden in snett bakifrån vilket åstadkom en hel del rullning, vågorna var ca 1,5 m höga. Det var inte helt bekvämt. När vi väl kom in på Skiftet minskade vågornas storlek och vi drog ut hela genuan. Hela seglatsens rekord upplevdes nu: 8,86 knop med enbart genua!!! Trötta men mycket upplivade angjorde vi ön Jurmo i Brändö kommun.

Följande dag hade vinden avtagit ordentligt och vi kunde njuta lite mer av seglingen. Vi begav oss rakt österut över Iniöfjärden. När vi väl vände ner söderut igen (riktning Houtskär) fick vi den svaga vinden rakt akterifrån och vi kunde avnjuta en lunch på sparrissoppa. Mums. Sen tyckte styrman Åsa att vi skall nog kryssa igenom detta väldigt smala sund. Tja, hon hade det ju helt bra där bakom ratten medan vi gjorde slag på slag på slag. När vi hade kryssat av och an en tid var hon också överens om att det kunde vara kul att komma i hamn innan midnatt, så vi halade seglen och slog på motorn. Houtskär var igen väldigt fin, en alldeles underbar solnedgång fick oss också att experimentera med kamerona.

På lördag fortsatte vi med kryssbog mot Nagu. Nu först fick vi de första regnen på oss. Hela veckan hade vi fått veta genom telefonsamtal och textmeddelanden om ösregnen på fastlandet: "Hoppas ni inte är helt dyblöta och har det ruskigt där ute!".. ööh "näe, vi har soligt med klarblå himmel!" Ironiskt. Jag hade några kompisar ute på Skärgårdshavet med sina egna båtar. Mikko ringer mig och frågar var vi är. Det visar sig att han är på väg rätt mot oss på samma farled. En timme senare seglar vi förbi varandra och vi hojtar mellan båtarna och stämmer träff några kvällar senare.

Nu skall ni få höra om hur misstag sker, även i de lugnaste vattnen och med erfarna seglare. Vi kommer in till Nagu hamn och det är total bleke. Vi väljer i lugn och ro en bra boj, längst ut på ena kajen. Men, ack o ack, igen glömmar jag att en 36 fot 4.500 kg vägande båt inte svänger lika snabbt som en 3.000 kg vägande 30 fotare. Svängen in till bojen är sen, vi lyckas inte ta bojen och sakta men säkert glider vi in över brevidliggande motorbåts bojlinan. Tjomp, och linan är i propellern. Men som av ett mirakel så tycks vår motor ha en säkerhetsstopp eftersom motorn slås av genast. Nå, ingen fara. Vi ligger snyggt tvärs mot motorbåten, vars ägare var den ko-lugnaste typ jag mött. Han tog ingen stress, utan gav ut på linan när jag bad. Jag var själv på väg i vattnet men André var snabbare och han hoppade i. Linan hade snurrat två varv runt propellern och lossnade snabbt. Vi drog in fören med litet hjälp från motorbåtens fru, och eftersom André redan var i vattnet, simmade han ut till vår egentliga boj med haken. Slutet väl, allt väl. Det bör dock nämnas, att vi ingalunda var de ända som strulade. När allt var klart på vår båt

for några och simma och jag styrde mot duscharna. På bryggan märker jag att motorbåten på 'vår' motorbåts andra sida även lyckades strassla in sig i bojen, inte i linan, utan bojens kätting!! Så han låg nu och lutade på 'vår' motorbåt, på andra sidan! Jag tyckte lite synd om killen.

Här mönstrade Åsa, André, Johanna, Catharina och Sebastian av. Ny besättning befattande av Elina, Meri och Päivi mönstrade på. Vi lade ut följande morgon från Nagu i några droppars regn. Ut och upp med seglen. Vips var även molnen borta och den heta gassande solen började värma! Dessutom med 1-2 knops fart så blev det mycket varmt mycket snabbt! I denna hisnande fart kom vi också undan Nagu-Korpo färjan, fast det blev ganska tight. Efter någon timme till i denna icke-existerande vind blev vi hungriga och ville till hamnen. Vi slog motorn på och snart angjorde vi berömda Korpoström. Nu skall ni få höra om Korpoström. För det första betalar du 17 EUR hamnavgift. Till detta hör el, dusch och WC. Låter kanske bra? Nehe! En hel toalett för hela hamnen! En! Två (jo visst, två) duschar för hela hamnen. Och en hel lavoar. Som är i samband med den ena toaletten! Så om någon står och borstar tänder, kan ingen gå på toa. Samtidigt så hör det ju till hamnavgiften den underbara utsikten av den nya fina byggnaden som de rest vid hamnen. Som ju ingalunda kommer att innehålla några nya utrymmen för hamnen, utan undersökningsfaciliteter för Åbo Akademi och andra instanser. Vackert! Nåja, men stil skall man ha på båten, så vi drog fram vår shaker, Cointreau, Vodka och tranbärs-saft och blandade oss några Cosmopolitan, i äkta Sex And The City stil.

På måndagen kastade vi loss från hamnen och tre minuter senare hissade vi segel. Ut i kryssbög västerut, sedan norr. Då man vänder upp norrut efter att man kommit in på arméns skjutområde skall man uppmärksamma att det saknas en del kardinalremmare. Men för att kompensera, har man lagt ut lite extra kardinalremmare. Och när man sen svänger igen västerut, så har det lagts ut mittledsmärken. På 2002 sjökorten är dessa inte utmärkt. Nåväl. När vi kom ut till Lövsjärnsfjärden söder om Houtskär hade vi en bra vind, men tyvärr kryss. Besättningen fungerade som smort, trots att Elina låg inne och försökte bli frisk från sin elaka flunssa och feber. När vi hade kryssat tillräckligt och skulle just få fin slör, beslöt sig vinden att nu får det vara nog. Bleke. Typiskt. Oh well, vi skulle ändå strax vara tvugna att dra ner seglen. Vi hade bestämt träff med kompisarna och deras båtar i Houtskär och styrde dit igen. Nu fick jag faktiskt också stamkundsrabatt av de snälla hamncheferna. Nu mönstrade även vår sista dam, Kristiina på. Det blev en mycket fuktig natt. Invärtes.

Tisdag 3.8 vaknade vi ganska sent (kanske på grund av kvällen innan), men vinden var fin. Jag frågade besättningen om de vill åka direkt till Utö, eftersom vår vind var gynnsam. Ja visst, så söderut blev det. Vi seglade mycket länge men igen dog vår vind. Så de sista knappa tre timmarna måste vi prutta fram med motor. Ni som har varit på Utö, vet att det är mycket smalt, trångt och grundt. Det märkte vi också. Vi märkte också att det inte var bojplats. Ok, det är säkert 8 år sen jag senast var där, allt kan man inte minnas. Så ut med back och ordning på ankaret. Nytt försök. Nu blev det tigt. För att kunna lägga ankaret tillräckligt långt ut, måste

jag köra riktigt på yttergränsen av det rekommenderade. Haha, igen svängde jag en aning för sent, några av besättningen oroade sig för att djupet inte räcker vid skylten där det står 1,5 m. Båten vid kajen informerade att det är 2,5 m djupt. Då var det för sent. Vinden har pressat oss in mot land och jag tar i botten. En snabb puff med motorn, vi är loss, men för sent att lägga ankar (skulle ha trasslat sig med de andra båtarnas linor) och voilà, här är vi igen. På väg att glida in i tre andra båtars ankarlinor. Men; been there, done that – nu slår jag av motorn innan fara hinner ske. Det är betydligt värre med ankarlinor, för då lossnar de andras ankare. Och nu ligger vi där snyggt. Sidan till tre andra båtar. Men detta är fördelen med att vara bara damer ombord. Man får mycket villig hjälp av de andra. Igen var det ingen panik, från en båt firar herrn ner sin gummijolle och börjar släpa ut vår akter, medan vi skuffar in fören i den tomma platsen. När vi väl är på plats, tar herrn vårt ankare och ror ut med det. Prima. Vi har angjort!

Vi planerade en kort seglats för följande dag, så vi sov länge och tog en tur på ön. Vi besökte hembygdsmuséet och fyren. Mycket imponerande. Fyren har dessutom gått igenom en ansiktslyftning, ytterväggarna har sandblästrats och målats om, så den riktigt skiner! Vi kastade loss halv två och begav oss till Jurmo. Det var kryss och vi hade lite problem att egentligen hitta rätt infart till Jurmo. Österifrån är det lätt, eftersom Jurmosten är ett bra landmärke. Västerifrån, tjja, det finns ingen vägverkets skylt med 'Jurmo, 2 NM' i sjön, och man vill inte riktigt se de linjetavlorna som finns på Jurmo. Vi angör brevid en mycket sympatisk åländsk familj. Farfar, farmor, mor och far samt två söta flickor. Senare berättar farmor att när vi kom in i hamnen,

hade farfar och sonen börjat nynna på en Tage Danielsson sång som går något i stil med att "Bara män kan angöra en brygga". Efter vår perfekta angöring, hade farmor påpekat till dem att kanske Tage borde ändra på orden! Jurmo hade perfekt service. Ja, vattentanken får man inte fylld, och ingen el, men en liten handel, bastu och ett urgulligt Kaffela. Får och höns (och en tupp, som så vänligt väcker hamnen kl 5:25) vandrade fritt omkring. Vi köpte färska ägg på morgonen! Nam! Hur ofta får man höra följande fras: "Ursäkta att jag int kom o betjäna dig genast, men jag måste mota bort fåren som är på butikstrappan och äter chips, o de får bara ont i magen av det!?" Hela 7 personer är inskrivna på Jurmo året om. Ingen stor folk-rusning. Dessutom bor den lokala befolkningen 2 km öster om hamnen, byn är inhägnad och de gillar inte turister. Konstigt!

På torsdagen kastar vi loss från Jurmo och önskar s/y Rosanna en god färd till Kökar. Vi hissar segel och seglar i kryssbrog mot Borstö. Solen gassar från en molnfri himmel, men på grund av kryssen var det svalt då vi på babordshalsen hade solen bakom seglen. Sällan har jag seglat med besättning som var så ivriga på

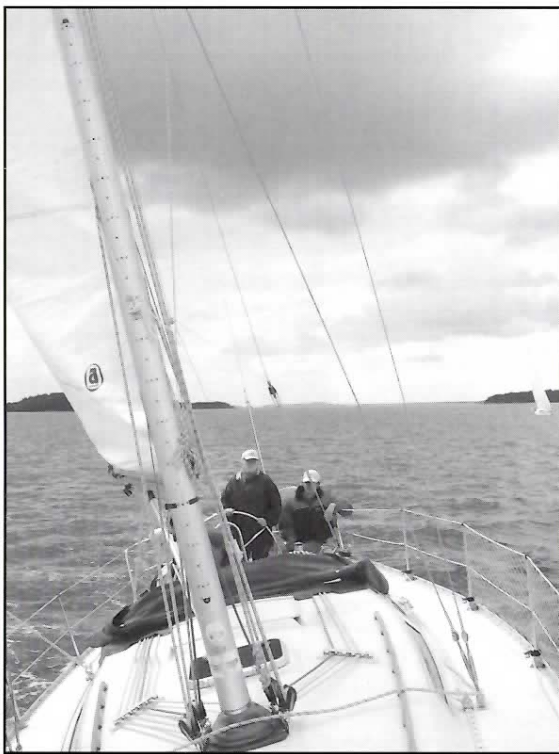
att göra slag. Ja, åtminstone åt det ena hållet. Vi kommer till Borstö från väst och den infarten är verkligen fin. Otroligt smalt och djupet går till bara 3 meter. Inne i Borstö viken har vi faktiskt svårt att hitta gästbryggan, för det finns inga andra båtar!! Vi ser Sop-Sälle märket vid en brygga och angör. Sen bär det av på naturstig. En laminerad karta samt tegelstenar med pilar i naturen gör att vi vandrar runt på denna 'guidade' tur på Borstö i en rejäl

t i m m e .

Borstögumman får sin hälsning från ålänningarna och minnesmärket för alla som förlist i Borstövatten blir förevigat: Navigare necesse est, vivere non est necesse!

Vår sista morgon och absolut ingen vind!! Suck. Detta var otroligt synd, skulle gärna ha slutat seglatsen med hissade segel. Men plåtgenuan tog oss hem till Kas-

näs. Seglatsen avslutas med tankning, städning, inspektion av båten med hjälp av dykare. 333,7 sjömil blev det för denna skeppare detta år. Får nog inte propellern i år heller, men kanske nästa år! Jag tänker inte berätta desto finare grejer om Ramona, jag vill ju inte ha konkurrens nästa sommar!!



120 år Greenwich Mean Time

av Rabbe Lutz

Det kungliga observatoriet i byn Greenwich sydost om London är säkert för de flesta bekant och detsamma gäller säkert den universala tiden GMT, Greenwich mean time. Det är dock endast 120 år sedan man kunde ena sig om att placera den sk. 0-meridianen i Greenwich.

Ända sedan romarna har man använt sig av olika meridianer för att bestämma en sådan 0-punkt i längdriktningen, i bredden utgör ju ekvatorn en naturlig 0-linje. Romarna delade upp medelhavet med en linje genom Adriatiska havet öster om Italien och denna linje blev senare gräns mellan Väst- och Östrom. När de stora upptäcktsfärderna startade på slutet av 1400-talet blev problemet med longituden åter aktuellt, men samtidigt kom en ny faktor in i bilden. Hur skulle man dela upp världen mellan de dåvarande två sjömakterna, Spanien och Portugal. År 1494 fastslogs i Tordesillas att en meridian 30 leagues väster om Kanarieöarna skulle utgöra 0-meridian och alla länder väster om den skulle tillhöra Spanien, resten skulle tillfalla Portugal. Av denna orsak blev Brasilien, Afrika och Indien portugisiskt och resten av världen, inklusive tex. Filippinerna spanskt.

På 1500- och 1600-talet övergick den maritima dominansen till holländarna och senare till fransmännen för att på 1700-talet övertas av engelsmännen. Den gamla indelningen slopades och också 0-meridianen vandrade från land till land. Då man fortfarande hade svårt att bestämma longituden var det inte så viktigt var den fanns och många länder hade sina egna referensmeridianer.

Greenwich observatorie grundades år 1675 av kung Charles II för att utföra sådana astronomiska observationer som gagnade sjöfarten. Här uppstod det som senare skulle bli den Nautical som alla högsjöskeppare så väl känner till. När Harrisons stora uppfinning, kronometern, accepterades mot slutet av 1700-talet minskade betydelsen av observationerna i Greenwich, men behovet att fastställa en universell referensmeridian blev allt större.

I oktober 1884 på en konferens i Washington enades de flesta, endel med långa tänder, att meridianen genom Greenwich skulle bli officiell 0-meridian. Många länder stretade emot, tex. fransmännen som förespråkade Paris-meridianen antog Greenwich-meridianen först år 1914.

I dag i oktober 2004, 120 år efter detta beslut, är GMT allmänt accepterad som universell tid UTC och världen delas i öst och väst rakt genom observatoriebyggnaden i Greenwich. Mark Twain sade att "öst är öst och väst är väst, aldrig skola de två mötas". Så fel han hade, det gör de faktiskt i Greenwich.



Biten av seglingsflugan - i Suomen Joutsens spår med gaffelskonaren Helena

av Tanja Kjällman

Det är fullmåne och en stjärnklar himmel vilar över Östersjön. Vi har gott om vind i seglen och har hissat vårt standard set med storsegel, main och fore staysail samt gibben längst ut på bogsprötet och gör dryga 10 knop. Då ljusen från Visby och Gotlands kust småningom blir allt blekare och till sist försvinner helt känner jag hur det lugn och den känsla av frihet som jag förknippar med havet lägger sig över mig. Äntligen är jag på väg ut på äventyr igen!

Innan Visby har vi varit på väg i 1½ dygn och de allra flesta börjar sakta men säkert återhämta sig från sjösjukan, som mer eller mindre drabbat alla. Somliga har spenderat sina första dygn ombord på TS Helena i vågrätt läge, men några har klarat sig med endast en olustig känsla och har kunnat sköta sina uppgifter utan större svårigheter. Ombord finns 4 st personer som fungerar som "riktig" besättning och 17 elever, som ska lära sig sköta allting ombord. Bland dessa 17 finns flera som aldrig satt sin fot på en segelbåt tidigare men också ett antal seglings"veteraner" som endera seglat hela sitt liv eller varit ombord på just Helena tidigare.

Den 10. oktober 2003 lägger Helena ut från kajen vid Skatudden i Helsingfors, denna gång för att följa i Suomen Joutsens spår. Under 1930-talet gjorde Suomen Joutsen, som då var flottans skolningfartyg, sammanlagt åtta resor över världshaven och nu under vintern och våren följer Helena samma rutt som Suomen Joutsen gjorde under sin sjunde seglats med Kapstaden

som mål. Besättningen ombord på Helena kommer att bytas ut sju gånger och till valborgsmässoaftonen väntas den sista etappens resenärer till Åbo.

Under de tio år som TS Helena har fungerat som skolningsfartyg i Finlands segelfartygsstiftelses regi har man varje år följt ett mönster med segling i den finska skärgården under sommaren medan man under vintern har styrt mot det Karibiska havet och öarna där. I Suomen Joutsens spår är ett nytt, unikt projekt och i samband med avfärden från Helsingfors håller man ett avskedstillfälle där representanter för sponsorer och samarbetspartners samt Helenas gudmor, fru Tellervo Koivisto med maken president Mauno Koivisto också deltar. Flottans musikkår spelar på kajen då vi kastar Känslan av högtidlighet och förväntan håller i sig ännu så länge. Nu är vi på väg.

Efter ett snabbt stopp i Visby, endast en dag, lägger vi om kursen och fortsätter mot Kiel i Tyskland. Närmare bestämt är vårt mål Holtenau, en liten by som ligger just utanför själva staden Kiel, men som istället ligger precis vid mynningen till Kielkanalen som vi ska igenom. Vi stannar ett par nätter i Holtenau och många tycker att det känns skönt att få känna fast mark under fötterna, trots att det gungar på landbacken också! Morgonen då vi ska åka genom kanalen gryr solig och kall och dimman rullar fram och ger ett spöklikt intryck av hela hamnbassängen. Vi får inte genast tillstånd att gå in i slussen, som ska

höja oss till den vattennivå som finns inne i kanalen, utan väntar utanför på att trafiken imotsatt riktning ska hinna undan. Slussen blir en liten besvikelse för mig eftersom det är första gången jag någonsin är i en sluss och det inte ser ut att hända ett dugg! Jag hade väntat mig lite dramatik då vattennivån ändras, men icke. Allting går så lugnt och smidigt till att jag är väldigt förvånad då porten på andra sidan slussen öppnas och vi ska fortsätta vår väg.

Färden genom kanalen räcker en dag och befälet höll i trådarna under den tiden. Ingen av eleverna får ta rodret ens för en stund eftersom kanalen är rätt vältrafikerad och vårt fartyg känns väldigt litet i jämförelse med de otroligt stora lastfartyg som vi möter under dagen. Vädret är underbart med strålände solksken och en lätt bris och de allra flesta sitter ute på däck och bara njuter av värmen.

Efter att ha kommit genom Kielkanalen fortsätter vi mot den engelska kanalen och därefter är vårt mål Cherbourg i Frankrike. Kielkanalen är en väldigt smal ränna där max två fartyg kan mötas i bredd och åkarna breder ut sig på båda sidor om kanalen. Engelska kanalen däremot är betydligt större och man ser inte ens land på båda sidor hela tiden. Trafiken där är mycket livlig och kaptenens order om att det måste finnas en spejare på däck hela tiden kändes inte alls oviktig. Den sma-

laste passagen finns mellan Dover och Calais och det är intressant att se Dovers kända, vita kalkklippor då vi åker förbi.

Östersjön ligger nu bakom oss och Nord-

sjön tar vid. Oljeborningsplattformer, tank- och fraktfartyg och trålare är en vanlig syn och närheten till land är fortfarande påtaglig. Personligen var det en upplevelse att segla på både Östersjön och Nordsjön, men samtidigt läng-



tar jag till det öppna havet där man inte ser så många andra fartyg och där man känner sig mer fri. Längre ut från kusten finns det tex inte längre någon hörbarhet för mobiltelefonerna och människor mår bra av att nångång vara helt utom räckhåll för den sk civilisationen. Vi anländer till Cherbourg utan att ha varit med om desto hårdare väder och alla verkar fortfarande vara nöjda och glada.

Sammanhållningen ombord börjar redan bli ganska så bra, vilket är att vänta då man sover tätt inpå varandra och delar precis allting, 24 h i dygnet. Eleverna är indelade i 4 olika vaktgrupper och det är med sin vaktgrupp som man gör allting ombord. Ett schema rullar på för vem som gör vad och när. En vaktgrupp är alltid på däck, en är stand-by och två har fritid. Vakten, som är på däck, sköter seglingsmanövrar, styr och märker ut fartygets position på sjökortet med jämna mellanrum. Stand-by gruppen sköter om hushållsarbetet och

hjälp vid behov till på däck. Passen räcker 4 timmar och så rullar det hela på, dygnet runt, dag efter dag.

Från Cherbourg bär färden iväg ut på Biscaya och vi lägger kursen mot La Coruña. Alla har hört en massa historier om hur hårt väder det kan vara på Biscaya och många stålsätter sig inför just den här biten av seglatsen. Då vi kommer iväg visar sig Biscaya från sin vänligare sida och vi har bra vind, får sällskap av både delfiner och en skadad mås. Allting går lugnt till och många drar en lättnades suck, kanske lite för tidigt.. Under vårt sista dygn på Biscaya börjar nämligen vinden öka, sakta men säkert, och också dyningarna växer i storlek. Plötsligt är det inte längre så lätt att stå vid rodret och under min vaktur är det sedan maskinmästaren och jag som turas om vid rodret. Med jämna mellanrum sköljer en våg in över däck med god fart. Just innan vårt pass tar slut den morgonnatten står jag på akterdäck, bredvid rodret, när jag hörde ett rasslande ljud bakom mig.

Jag vet att en våg är på väg över däck och vänder den ryggen... för att jag inte ska bli så våt i ansiktet. Isället tar vågen med sig hela mig och blöter ner mig fullständigt, isället för att bara fukta ansiktet. Min flytväst aktiveras och blåser upp sig själv,

samtidigt som jag håller i mig för allt vad jag är värd. Jag har inget fäste alls under fötterna, det är vatten precis överallt men jag vet att min livlina är fastkopplad så jag kan inte åka överbord. Trots det känns det som om jag hamnat i en tvättmaskin och jag vill nog inte göra om det inom en nära framtid. Då vi nästa gång ska upp på däck kades allt ändå som förut och det är lika skoj som tidigare att jobba med seglen och att stå vid rodret. "Tälläista se purjehtiminen on", som vår kapten, Pave Nordström, sa om det mesta.

La Coruña är en liten, spansk stad som tar emot oss efter färden över Biscaya. Vi stannar där ett par nätter och får tid att bekanta oss med staden som visar sig vara ett mysigt ställe med både en äldre stadsdel, såväl som en modernare gågata med en massa klädaffärer. Shoppinglusten väcks nog aningen till liv, men eftersom det är helg just när vi stannar till i La Coruña så klarar sig plånboken utan större förluster.



Vidarare stävar vi sedan mot Lissabon. Det finns inte plats för oss i gästhamnen närmast Lissabon dethär året, så vi stannar i Cascais, som är en mindre stad ca 30 minuters tågresa från Lissabon. Cascais är en hemtrevlig och gästvänlig stad och det känns bara skönt att komma tillbaka dit efter att ha varit och tittat omkring sig i Lissabon. Det som kanske ändå uppskattas mest av oss seglare är nog de rena och ytterst fräscha duscharna som finns tillgängliga i gästhamnen!

Under en såndan här resa så kommer vissa saker, som hemma uppfattas som så självklara, att uppskattas oerhört. Rena kläder och en varm, skön dusch hör definitivt till dem.



Då vi, efter en paus på fyra dagar, ger oss ut till havs igen känns det nästan lite nostalgiskt eftersom det är den sista etappen av ren segling för oss. Även om vi först ska kasta ankar utanför den lilla ön Porto Santo innan vi fortsätter till själva Madeira, så är det här sista chansen för oss att verkligen segla utan att se land på ett par, tre dagar. Den sista etappen går, även den, utan problem och vi anländer i god tid till Porto Santo, där vi ligger ute på redan och måste ta oss i land mha av vår gummibåt. Vattnet är otroligt klart och trots att det är sju meter djupt

där vi ligger för ankar kan man tydligt se sandbotten under oss. Vi har en otrolig tur med vädret och solen skiner från en klarblå himmel i tre dagar. Största delen av tiden går åt till att simma; sola och bekanta sig med ön och det känns verkligen som semester: Dagarna rinner bara alltför fort förbi och vi är tvungna att ta oss vidare till Funchal på Madeira där besättningen kommer att bytas ut. Just utanför Funchal får vi sedan se det som vi längtat efter hela resan. Två valar som

fridfullt tumlar om varandra och leker ett stycke ifrån oss. De är inte jättestora valar, men dock valar och det är nog en imponerande syn som etsar sig fast i minnet!

Efter nästan fem veckor tillsammans är det sedan dags att ta farväl av varandra och skiljas åt igen. Den första dagen ombord kunde man inte för sitt liv komma ihåg allas namn och nu känns det som om man skiljs från vänner. Njaa, alla kanske inte riktigt känns som vänner ändå, eftersom en av de saker man lär sig ombord på Helena är att komma överens med olika sorters människor även om man kanske inte alltid förstår sig på eller tycker om dem. Trots allt har vi delat en otrolig upplevelse tillsammans och det förenar trots alla olikheter.

Hör hit !

HÖGSJÖSKEPPARKURSEN STARTAR DEN 30 NOVEMBER ANMÄLNINGAR TILL BMI:s KANSLI. GENAST.

**Prisutdelning i
trekampen på
familjenavige-
ringen.**



TILL SALU Havskryssare 24', Kutterrigg

Konstruktör Lage Sundfors, Sundfors Båtvarv

Löa 7,3 m • Lwl 6,0 m • B 2,55 m • Djg 1,2 m
Dep 2,7 ton • Segel 32 m²

Nordwind 24 på klink, köl, stävar och bordläggning i furu på ask spant. Kajuta, skandäck och inredning mahogny, däck oregonpine. Ståhöjd i däckhuset och sitthöjd under skandäcket.

- Nanni 2.45, 10 hp dieselmotor
- Origo 6000 spis/ugn
- Wallas 1800 Sail
- Vedspis/bastu
- Vatten- och bränsletankar Rst

Pris 32 000 €

Tel. 050-3614527, e-mail kg.store@rjdesign.fi



**För dig som tycker om att läsa
om gamla tider - eller funderar
på en lämplig gåva**

GÅRDARNA VID VATTENTORNET II

Direkt av Anne Granqvist tel. 580823
Nu också den tidigare slutsålda del I
i ny upplaga.

Letar efter ett gott hem



Sjöduglig, i gott skick Vivacity 20 byggd i
glasfiber.

Längd: 6,10 m

bredd : 2,13 m

djupgående: 0,9 m

konstruktion: Peter Stephenson

årsmodell 1968

motor: utombordare 3,9 hk Volvo Penta
tillverkningsland: England

utrustning: Spinnaker, genoa (ny), storm-
fock, fock, två storsegel, Origo- värmare/
kokare, två ankare, tågvirke, fendertar,
mycket mer.

En ypperlig båt för den som vill börja
segla. Självlänsande sittbrunn och stadig
rigg ger möjligheter till "experiment".
Mycket utrymme i förhållande till båtens
storlek. Havis Amanda har betjänat
Mikaela och Stefan i tretton år. Vi har seg-
lat flere gånger till Skärgårdshavet. Fanns
en artikel år 2003 i BNK-njuus "Den lilla
båten ger så mycket."

Prisbegäran **nu höstpris endast 2.500 €**
puh-tel: 0400-634 359, Stefan Paavola

Ab Bygg Rakennus Oy

ÖSTERGÅRD CO

Alla till byggnadsbranschen hörande arbeten

Adress
Brättnäsvägen 36
06100 Borgå

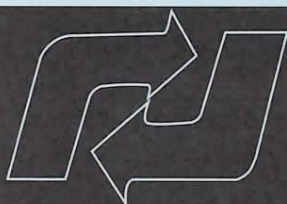
Telefon
019-543176
0400 48 66 80

Fax
019-543179

E-mail otte@byggostergard.org

TAXI No 30
Thomas
Vihmo
0400 718 925

BNK:are, gynna våra sponsorer



Enervent

Nyhet!

***Enervent ventilations-
aggregat utrustade
med AC-automatik
kan nu även styras
via Internet, LON
och Ethernet
(tilläggsutrustning).***

Enervent Oy Ab
Smedjevägen 8
06150 Borgå
tel. (019) 529 700
www.enervent.fi



Den 5 juni utdimitterades följande nya skeppare:

Skärgårdsskeppare:

Harriet Ahlnäs	Sebastian Ahlnäs	Fredrik Andersson
Robert Andersson	Jari Anttila	Johanna Asplund
Mats Baarman	Mathias Björklund	Joakim Blomqvist
Ray Elo	Päivi Fagerudd	Gun-Britt Ferin-Törnroos
Filip Fredrikson	Peter Grönholm	Dan Grönqvist
Carina Gustafsson	Jörgen Gustafsson	Tore Hannus
Jonas Homström	Stefan Karlsson	Johan Klawér
Karl-Johan Kronberg	Petra Lindeman	Jesper Lökfors
Jessica Lökfors	Annika Othman	Kim Parviainen
Pia Rosenström	Heidi Sandström	Thorbjörn Sirén
Niclas Sundman	Tina Torckell	Ira Örthén

Kustskeppare:

Robert Andersson	Johanna Asplund	Joakim Blomqvist
Ray Elo	Päivi Fagerudd	Gun-Britt Ferin-Törnroos
Peter Grönholm	Dan Grönqvist	Carina Gustafsson
Jörgen Gustafsson	Stig Haglund	Victor Johansson
Stefan Karlsson	Petra Lindeman	Jesper Lökfors
Jessica Lökfors	Annika Othman	Tina Torckell

Övriga nya medlemmar i BNK (t.o.m. 26.9.2004):

SS Robert Hägg	HS Bo Sederquist	KS Kjell Tallberg
----------------	------------------	-------------------

Förtjänsttecken och vandringspris på vårbalen:

BNK:s förtjänsttecken i silver

Margaretha Holm
Anita Spring

Intressepokalen II
Puttes och Pias servis
Stopet VI
Ratten
Skepparen

Helge Andersson
Lars Snellman
Bjarne Creutziger
Åsa Nystedt
Jessica Lökfors