



Beeenkåå njuus no 8 / 02

Vatten och bastu under utredning

Under våren erbjöds klubben möjlighet att ansluta sig till en fast vattenledning på Reholmen. Frågan diskuterades både i styrelsen och på en klubbkväll bland medlemmarna. Styrelsen beslöt avböja erbjudandet och hänsköt i stället frågan till en arbetsgrupp, som fick till uppdrag att utreda både ur praktisk och ekonomisk synvinkel huruvida en bastu kan byggas på Reholmen med tillhörande behov av färskvatten. Arbetsgruppen leds av **Bent Andersson** och den har tid för sitt arbete till årets slut.

Lusthuset på plats på Repis

Grillstugan som byggts på ÖNY monterades upp på Reholmen under ett veckoslut i juni och har sedan sakta men säkert finslipats under sommaren. Lusthuset, som den kallas, har blivit mycket populär och debatten har gått vilt fram innanför dess väggar.

Ny lärare i skärgårdsnavigation

Förra höstens nya lärare, **Mats Roos**, kunde inte på grund av sina studier åtaga sig att dra den ena skärgårdsskepparkursen i höst. Problemet löstes genom att KS **Åsa Nystedt**, skeppare i klubben sedan 1990, åtog sig den svåra uppgiften. Åsa är återinflyttad Borgåbo och jobbar i det civila som forskare på VTT i Esbo. Med 4 lärare har klubben möjlighet att erbjuda ett vitt sortiment av navigationskurser.

Beeenkåå njuus

Informationsblad för
Borgå Navigationsklubb rf.

ansvarig utg. och red.: styrelsen

No8 / 02 den 9 oktober 2002

Njuus no 9 utkommer omkring
den 5 mars 2003. Redaktionen
är tacksam för allehanda mate-
rial inklusive fotografier. Dead-
line för materialet är 17.2.2003.

Fatta pennan !

Kontaktpersoner

Rabbe	0400 840736
Stigo	040 5966098
Marina	09-69395466
Beni	050 5993875
Birgitta	0400 683822
Bjasse	0400 539627
Robert	0400 405292
Li	040 5879963
Matte	040 5041523
Åsa	040 5703798
Tota	040 7774318

Minneslista

Klubbafton i oktober 16.10 kl. 18.45 OBS!

Vi besöker Varvet på Kråkö och båtbyggarmuseet.

Klubbafton i november 20.11 kl. 19.00

Vi träffas på Grand, ser på foton, video och diskuterar om bastun.

Vandringspriset "Propellern"

Den längsta resan 2002 - skicka in era uppgifter inom november.

Sjökortsnavigeringsstävlingen

Ring Rabbe och be att få uppgifterna. Tid november månad.

Julfest den 14 december kl. 18.00 i Hammars

Midvinterspelen den 17 januari i Sannäs

Årsmöte den 7 februari kl. 19.00 på Seurahovi

Kommodoren har ordet

Så är man alltså båtlös! Rubberduck såldes i förra veckan och en fas av detta liv är avslutad. Visst kommer jag att segla ännu, men i framtiden kommer vi nog att främst puttra fram med motorbåt i vår skärgård. Säger styrelsen där hemma. Nästa år blir ett mellanår då vi kollar vad som finns att köpa, år 2004 räknar jag med att också kunna gå under broar mindre än 16 meter.

Sommarn var ju fantastisk, åtminstone för mototbåtsägare. Repolmen fick en ansiktslyftning i och med det nya "lusthuset". En lyckad grej, tror jag absolut. Och följande projekt är under arbete. Frågan om vi behöver vatten och vill ha en bastu på Repholmen utreds nu av en arbetsgrupp. Jag vill å det kraftigaste understryka att frågan är under utredning. Inga beslut har fattats och inga beslut kommer heller att fattas i styrelsen innan arbetsgruppen har fått sitt arbete klart. Det är sedan styrelsens uppgift att ta ställning till saken och om möjligt komma med ett förslag till klubbens årsmöte i februari. En så betydande sak kommer självfallet att bedömas av årsmötet. Många förslag och planerar har kastats fram och diskuterats, men jag måste verkligen understryka att ett enda beslut har fattats, dvs. tågordningen. Ge arbetsgruppen arbetsro.

Jag har uppfattat hos endel medlemmar en viss oro för klubbens ekonomi. Jag vill påpeka att sedan jag kom med i leken har klubbens ekonomi stadigt förbättrats och den är idag bra. Under inga omständigheter kommer jag att understöda sådana lösningar som skulle vara ekonomiskt ohållbara eller osäkra.

Frågan gäller helt enkelt vad vi vill erbjuda våra medlemmar, alla ca 470 och inte bara de ca 30 aktivaste. Vi får nya skeppare varje år, vi vill hålla dem kvar och få dem att trivas. Kan vi erbjuda dem något bättre i framtiden än idag så bör vi jobba för det. Utan att kolla med de övriga tror jag mig ha den övriga styrelsens fulla stöd i detta.

Rabbe

Har hänt sedan sist...

Knappt hade året börjat då 16 BNK:are åkte iväg till **båtmässan i Stockholm, "Allt för sjön"**. 6 åkte på kryssning och återvände direkt medan 10 stannade över i Stockholm och gjorde ett besök på Wallmans salonger på kvällen och avnjöt en fin supé med typiska svenska priser under trevlig musik av artisterna. Återresan gick i god stil följande dag.

Vårprogrammet startade med två klubbkvällar på Grand. Den första kvällen pratade **Karl-Johan Furustam** om "blå flagg"-skyltningen på båtar. Samma kväll avgjordes också "**Stopet**", som denna gång gick till **Kaj Segersven**. Hamn-tips gavs också, även om medlemmarna fortfarande vill hålla inne på sina bästa hemligheter. 12 deltagare.

Den andra kvällen hade ett digt program. Först berättade **Robert Holmberg** om "**Alexandra**", som ju senare i sommar sjösattes under högtidliga former. Sedan samlades deltagarna till en livlig diskussion om dragandet av en vattenledning till Reholmen från Vessö. All-mänt

kunde man konstatera att tiden var för knapp, informationen om kostnaderna för bristfälligt och själva behovet av vatten diskutabelt. De deltagande medlemmarna höll med kommodoren att inget förhastat bör göras. På klubbkvällen ställde 20 medlemmar upp. Styrelsen gjorde sedan ett beslut att tacka nej till erbjudandet av vatten för denna gång och i stället hänskjuta hela frågan, inklusive frågan om en bastu, till en arbetsgrupp. Arbetsgruppen består av **Bent Andersson, Helge Andersson, Bertel Bäckström, Nils Eriksson och Robert Wiksten**.

Båtsäsongen öppnades den 11 maj med städtalko på Repis och 19 deltagare. Holmen snyggades till efter vinterns åverkning och flaggan hissades.

Vårbalen den 25 maj gick av stapeln med 80 deltagare, både gamla skeppare och de elever som under vintern presterat godkända skepparexamen. Tre lärare kunde dela ut diplom i både skärgårds-, kust- och högsjönavigation. Klubbens antal av högsjöskeppare steg till rekordantal och är nu nästan 28% av medlemsantalet. Naturligtvis

var vädret det bästa möjliga, som sig bör på en skeppardi-mission. Köket gjorde under-verk igen och Repholmsbandet spelade som aldrig förr.

Lusthuset transporterades ut till Repis i delar och monterades ihop under ett veckoslut och har sedan under sommarens lopp finslipats allt mera.

Sommaren avnjutes hos BNK i fri stil, inga egentliga program-punkter brukar stå i tur, med undantag för familjenavigeringen. Också den gick detta år i fri stil den 10 augusti och de 15 på plats lyckades inte lämna Rep-holmens skyddade hamn.

Den 17 augusti var medlemmarna inbjudna till Kipparits årliga **grisfest** på Rönnskär och vi kunde glädja oss över att hela 5 båtlag från BNK deltog och såg till att det talades svenska på paviljongens veranda.

Säsongsavslutningen och flagghalningen skedde den 14 september och efter det började vädret också tycka att nu räcker det för i år. 27 deltagare var på plats och röstade om Kommodorens pokal som denna gång gick till **Birgitta Creutziger**.

Händer ännu i år ...

Hösten startar vi med **dejour** den 2.10 och den 16.10 har vi oktobers klubbafton med besök på **Varvet på Kråkö-veistämö** samt på båtbyggarmuseet. Följande dejour är onsdagen den 6.11 och novembers klubbafton är den 20.11. Då hade vi tänkt oss att vi går igenom gamla fotografier från tidigare fester och jippon, ser på BNK-videon och pratar om bastufrågan. Dejourerna är alltid från kl. 16 till kl.18. Då har ni möjlighet att träffa en eller flera styrelsemedlemmar, dricka en kopp kaffe och komma fram med era åsikter eller fråga styrelsen om något som ni undrar över. Det är meningen att vi skall på det här viset få kanske en litet bredare dialog mellan medlemmar och styrelse. Samma kväll kl. 18.30 brukar sedan styrelsen sammanträda till ordinarie möte.

Klubbaftnarna börjar kl. 19 alltid den tredje onsdagen i månaden och håller på till 20.30 - 21.30 beroende på programmet. Förutom kvällens program ger det här möjlighet till att sammankomma och diskutera olika spörsmål.

Sjökortsnavigeringstävlingen

går igen i november och går som i fjol till på det viset att ni som är intresserade ringer Rabbe och ber att få tävlings-frågorna tillskickade. Ni har sedan hela november på er att i lugn och ro hemma klara av de inte så fasligt svåra uppgifterna. Svaren returnerar ni i början på december till Rabbe, som sänder in dem till tävlingsledningen. Tävlingen går i första hand som ett klubbmästerskap där förstås den med minst felpoäng koras till klubbmästare. Dessutom deltar svaren i den nationella tävlingen där de 20 bästa + förra årets finska mästare kallas till en tävling om **det finska mästerskapet** någon gång i slutet på mars eller början på april. Förra året lämnade 7 medlemmar in sina lösningar. I år skall vi försöka vara ännu flera. Med klubbens 4 tidigare mästerskap i bakfickan bör vi kunna presentera resultat!

Under höstens lopp skall också de som gjort någon lång resa i sommar inkomma med sin loggbok och tävla om **propellern**. Detta vandringspris går årligen till den som gjort den längsta sammanhängande resan utan att skepparen har bytts ut eller hoppat av. Övrig be-

sättning får bytas under färden. Ring Rabbe om pappren för denna tävling. Tillbaka vill vi ha dessa papper inom november månad.

Julfesten kommer i år att firas litet senare på grund av att den annars skulle kollidera med självständighetsdagens festligheter. Platsen är som tidigare **Hammars ungdomsföreningslokal** och tidpunkten är den 14 december kl 18. Programmet är åtminstone det gamla traditionella inkluderande förstås Repholmsbandet i allra bästa form.

Efter julfestandet håller vi lite paus för att sedan den 17 januari ta ny fart på Sannäs Gård med **Midvinterspelen**. Dessa går nu av stapeln för tredje gången och någon form av klu-riga frågelekar skall väl hittas på, förutom bastu, pool och god kvällsvard därtill. Busstransport ordnas från turisthållplatsen i Borgå som tidigare.

Årsmötet, årets viktigaste grej, står sedan i turen den 7 februari kl. 19 på Seurahovi. Här har alla möjligheten att granska styrelsens arbete under det förra året, komma med synpunkter och

idéer, och främst välja fram de nya funktionärer som skall leda föreningen ett år framåt. I år kommer dessutom vatten- och bastufrågan att komma upp till behandling åtminstone i någon form. Emedan arbetsgruppen ännu arbetar med frågan kan inget definitivt ännu sägas om saken, men detta kommer att meddelas alla i den officiella möteskallelsen. Ställ alltså upp och var med och påverka.

Före nästa njuus utkommer är det ännu tid för årets **båtmässa i Helsingfors**. Vi kommer att åka dit en av lördagarna med egen buss. Följ med i-sikte spalten i Borgåbladet.

Navigationsskurserna

Denna höst lyckades vi få ihop till två pararellkurser i **skärgårdsnavigation**, med **Li Lindqvist** och vår nya lärare **Åsa Nystedt** som dragare. De går måndagar och tisdagar och eleverna har möjlighet att hoppa över mellan kurserna ifall de blir förhindrade att delta någon kväll.

De som vill fortsätta gör det med **kustnavigation** på våren under

Rabbes ledning. En snabbkurs i **astronomisk na-vigering** kommer att hållas ut-anför BMI:s regi under hösten och våren för de som förra våren av olika orsaker inte lyckades fullfölja högsjöskeppar-kursen.

En **kortkurs i VHF** står igen på programmet i slutet av april och vi försöket ordna så att de som är intresserade kan avlägga certifikatet i Borgå.

Förra höstens teoretiska kurs i elektronisk navigering följdes upp i slutet av augusti med en praktisk **kurs i radarnavigering**. 3 adeptter deltog i en 14 timmar lång seglats med Kip-parits skolningsbåt en fredag och lördag. Kursen avslutades med en provkörning som alla klarade galant. Deltagarna, **Tom Allen, René Holst och Hannu Rimaila** kommer att få radardiplom av Navigationsförbundet och dessa kommer att delas ut på nästa vårbal.

Glöm inte heller bort de **första hjälp-kurser** som medlemmen **Karin Sundbäck** ordnar på BMI. Första hjälp I startar den 22.10 och fortsättningskursen första hjälp II den 14.1. Önskar ni skaffa er ett internationellt förarbevis för

fritidsbåt behöver ni förutom kustskepparexamen och bevis på praktisk kompetens att framföra båt dessutom godkänd första hjälp I-kurs som inte får vara mera än 3 år gammal. Grunderna i första hjälp bör var och en känna till, så kom med om du inte har gjort det förut.

Besiktninginfo

Sommaren har varit och en vacker sommar hade vi. Det märktes även med båtbesiktningarna. Vi har 51 stycken besiktade båtar i år. 3 båtar har inte blivit besiktade i år. Dessa är: **Brut, Summertime och Borkum Riff.** Även insamlandet av nödraketer lyckades riktigt bra. Vi fick 72 st nödraketer och 50 st nödbloss. Även 4 burkar med orange rök insamlades. 2 av nödraketerna hade fått vatten på sig och det lukade krut om dessa. Ett problem uppstod när Ola Salin skulle föra bort raketerna. Militären på Obbnäs ville inte ta emot raketerna fast så var överenskommet. Man hamnar att för hand isärtaga raketerna och det är ett tidskrävande arbete. Dom hänvisade Ola att föra dessa till Ekokem i Riihimäki. Kostnader-

na för att föra raketerna dit skulle ha kostat lika mycket som det kostar att köpa nya raketer. Men Ola lyckades övertala militären att ta emot dessa så vi slapp detta problem. Så det kan vara att det var vårt första och sista insamlingstillfälle för raketer. Trevlig fortsättning på hösten.

Robert

Ännu om nödraketer

Nödraketer är problemavfall, som kan förstås av Roberts text. Det betyder att den som säljer nödraketer är skyldig att ta lika många gamla i utbyte och ansvara för deras bortförande och eventuella förstöring. Tyvärr fungerar inte alla på detta vis. I Borgå uppstod på våren en situation i en butik för båtvaror nere vid ån där en av klubbens hedermedlemmar ville ge tillbaka sina använda raketer vid inköp av nya. Affärsidkaren vägrade blankt. Inte ens kommodorens hustru som befann sig i affären vid detta tillfälle lyckades övertyga honom att så säger lagen. Medlemmarna borde nog överväga var de handlar sina båtartiklar i framtiden för att undvika en sådan här betjäning.

Rabbe

Repholmen

Efter en av de bästa båtsomrar vi varit med om kan vi igen konstatera att Repholmen har varit flitigt besökt av klubbens medlemmar och tyvärr av lite andra också. Efter en räkneoperation i gästboken kan man från den här sommaren hitta 876 personers namn antecknade som besökare.

Också i häftet över elanvändning kan man hitta en ökning på 10 % till 165 användardaygn.

Det stora som hänt i år på "Repis" är att lusthuset som planerats i några år nu har blivit verklighet.

Lusthuset byggdes som element under våren på yrkesskolan i Haiko och fraktades ut till Repholmen den 7.6. Den 8.6 uppfördes lusthuset av en LITEN men naggande energisk grupp. Det blev inte riktigt klart den helgen och har senare gjorts färdigare av en liten grupp bestående av "Tota" Spring och disponenten och några till.

Lusthuset har redan varit i användning flera gånger trots att den verkligen fina sommaren mest inbjöd till att under kvällarna umgås vid "strandbaren".

Ett stort TACK till alla som har hjälpt till!

Stigo



Undertecknad gjorde ett försök till att öppna en debatt i Hufvudstadsbladet i sommar om behovet av obligatoriskt körkort för båtfarare i vissa kategorier. Helt naturligt spårade debatten ut och det blev ett j-kla jomande om tolkningen av väjningsregler och dylikt. Jag hoppas dock att det lilla frö jag sådde ännu börjar spira och att vi kan få en debatt mellan båtförare, båtorganisationer och myndigheter. Denna sommars nya erfarenheter till sjöss bara förstärker mig i mina åsikter.

Rabbe

Om sjövätt och båtförarkort

Med anledning av skrivierna om båtolyckan i Ekenäs och HBL:s förtjänstfulla ledare om sjövätt önskar jag få plats för några kommentarer i ämnet. I egenskap av navigationslärare i över tio år och som kommodor för Östnylands största båtklubb, Borgå Navigationsklubb, har jag länge dryftat frågan om nödvändigheten av ett körkort till sjöss.

Det är ett obestridligt faktum att antalet båtar och båtfarare ökar allt kraftigare för varje år i vår skärgård. Nu är det inte mera fråga om antingen sommarstuga eller båt, nu finns det plats för både stuga och båt. Samtidigt blir båtarna både större och tyngre samt framför allt snabbare. Båtarna framförs av folk som i allt större grad saknar tidigare erfarenhet av och kontakt med havet. Dessa nya förare har ingen gammal tradition att falla tillbaka på, inga föräldrar som lärt dem sedan barnsben vad sjölivet går ut på.

En del vinlägger sig att gå på de frivilliga kurser i navigation som runt omkring i landet hålls på de olika medborgar- och arbetarinstituten och som arrangeras av landets över 140 navigationsklubbar under övervakning av Finlands Navigationsförbund.. En större del struntar dock i denna basskolning och nöjer sig med den kunskap som GPS-manualen förmedlar. Tråkigt nog är denna kunskap många gånger både otillräckligt och felaktig. Ut på sjön kommer nya båtförare utan den minsta kunskap om navigering och om de gällande sjövägsreglerna. Navigationsundervisningen behandlar i avsevärd grad just sjövätt och sjövägsreglerna. När traditionerna saknas kan man inte få denna information på annat håll.

Jag har uppmärksammat att ett allt större antal båtar för finsk akterflagga eller kör utan flagga, båtar med klubbflagga tycker jag minskar proportionellt sett. Det här är ännu ett tecken på det ökande

antalet båtförare utan formell kompetens. En stor del av de som genomgår skepparkurserna brukar "samlas upp" av navigations-, seglar- eller båtklubbarna. På detta sätt lyckas man nå dessa personer med ny information också efter genomgångna kurser. Det är tråkigt att båtförare med sådan kompetens är en klar minoritet och deras andel tycks stadigt minska. Antalet personer som årligen genomgår olika navigationskurser ligger långt under antalet för över tio år sedan, detta fastän båtbeståndet stadigt ökar. Detta är oroväckande.

Man har sporadiskt diskuterat behovet av ett körkort till sjöss, men inget verkligt arbete för denna sak har gjorts eller görs. Bör omnämnas att vi i de nordiska länderna är ett undantag i EU i denna fråga. Man värnar om den nordiska friheten till sjöss, heter det. Till priset av vad, frågar jag? Är det så att vi måste få flera tillbud och olyckor som den i Ekenäs förrän klockorna börjar ringa? I uttalanden av olika berörda personer går åsikterna isär, många gånger tycks också begreppen blandas ihop. Chefen för Helsingfors sjöbevakningsområde Ari Wan förhåller sig ganska positivt till idén om ett körkort, men tycker ändå att situationen inte har försämrats på de senaste åren. Mina personliga erfarenheter talar ett annat språk. Man pläderar för skärptare övervakning som en motvikt till körkortet, särskilt på grund av det tilltagande roderfylleriet. Raimo Tiilikainen, verksamhetsledare vid Finlands sjöräddningssällskap, anser å sin sida en obligatorisk förarexamen som byråkratisk och förutsättande ökad övervakning (sic!).

Ingen talar tack och lov för ett slopande av körkortsexamen på land, vad är det som gör havet så heligt att här släpper vi ut både kreti och pleti, kunnig och okunnig, ansvarsfull och ansvarslös, och ger dem möjlighet att med allt större, tyngre och snabbare farkoster sätta både sig själv och andra i fara. Som båtförare tycker jag att jag har rätt att förutsätta att båten som kommer emot framförs av en behörig person.

Det ökande antalet båtar förutsätter i vilket fall som helst en utvidgad bevakning och ett körkort till sjöss kommer förr eller senare. Skall vi vänta på order från Bryssel eller nya tragiska incidenter som i något skede leder till panikreaktioner på politiskt håll ledande till kanske olyckliga ihoprefsade lösningar. Varför inte sätta igång arbetet nu med siktet inställt på tex. 3-5 år. Den nuvarande undervisningen i navigation är en bra grund att bygga på och navigationsklubbarna är redo att axla ett större ansvar tillsammans med myndigheterna.

Rabbe Lutz, Borgå

Vår seglats till Riga

av Marina Sjöholm och Krister Fagerström

Ifjol for vi första gången över finska viken till Tallinn. Då startade vi vid 9-tiden från Bågaskär och var framme i Tallinn vid 18-tiden. Tillbaka kom vi tre dagar senare och tullade då in oss på Sveaborg. Redan ifjol efter att vi hade kommit hem från vår semesterseglats började tanken födas att det skulle vara trevligt att se mera av Estland sjövägen än bara Tallinn.

Under vintern gör vi inte dess mera detaljerade planer än att vi kommer överens med våra bekanta, Pentti och Sirkka Eberhardt, från Kipparilahden venekerho att vi inleder våra semestrar genom att träffas i Tallinn.

Vår semester börjar fredagen den 12 juli och vi är färdiga att bege oss iväg så snabbt som möjligt. Nästan redan på väg från gården kommer vi underfund med att vi inte har VISA kort och att om vi är hela semestern på estniska sidan så kommer vi inte att kunna lyfta pengar där, utan vi måste besöka en bankautomat innan vi åker i väg. Det blev faktiskt så att vi inte kom tillbaka till Finland förrän fyra veckor senare och det var väldigt bra att vi kom på att förse oss med pengar innan vi begav oss

iväg. Av denna lilla erfarenhet kan vi säga att det lönar sig att ha något slag av betalkort då man åker utomlands med båt.

Som sagt från Borgå å tar vi oss ut till Pörtö sjöbevakningsstation för att vara på plats tidigt för att kunna tulla ut så snabbt som möjligt följande morgon. På väg ut till Pörtö hör vi ett Mayday anrop på VHF:en. Det var kusligt att följa med nödtrafiken för det var fråga om en fritidsbåt som höll på att sjunka utanför Helsingfors. Alla fem som var ombord på fritidsbåten kunde räddas ur havet. Medan vi lyssnar på nödtrafiken kommer den tanken många gånger att hoppas man själv aldrig hamnar i den där situationen och om man hamnar så skulle det vara väldigt viktigt att kunna hålla sig lugn och inte bli hysterisk. Om det var resefebern eller annan yrsel som tog överhand efter att vi hade tullat ut och hissat Estlands gästflagga vet jag inte, men hör och häpna vi tappar bort oss utanför Pörtö, vi hittar helt enkelt inte farleden som vi skall fortsätta med. Det tar oss nästan två timmar innan vi hittar farleden och kan börja vår egentliga färd. Efter chocken att vi faktiskt tappade bort oss "i hemvatten" seglar vi vidare och det går riktigt bra utom att vi har motvind och måste kryssa. Vi kryssar på och det känns faktiskt som om vi inte kom någonstans. Söderskärs fyr är hela tiden snett bakom oss. Vi kommer

då på den ypperliga idén att göra ett långt, långt slag västerut för att det skall gå bättre undan!! Samtidigt tar vi oss också utanför de "farleder" småbåtsförare brukar ta då de åker över till Estland. Snart märker vi att vårt drag att göra ett långt, långt slag västerut inte var det bästa möjliga, vi har nämligen ett långt nät rakt framför oss i nord-sydlig riktning. Som tur märker vi nätet i tid så vi inte åker in i det, men nu stöter vi på yrselmoment nummer två. Vi förstår inte att nätet kan rundas på sydsidan utan vi åker norrut och rundar nätet i dess nordliga ända!!! Verkligt idiotiskt, igen missar vi tid och resan över krånglar till sig igen en gång. Efter nätstrapatsen är klockan redan 14 och vi kan fortfarande se Söderskärs fyr. Vi bestämmer oss för att ha seglen uppe och dessutom köra med motorn för att komma fram till Tallinn på den här sidan av detta dygn. Vi är framme i Tallinn lite före kl 22 på kvällen. Om man tänker att vi faktiskt tullade ut från Pörtö kl 7 så kan man inte säga att vår överfärd skulle ha lyckats till 100%, men det viktigaste var ändå det att vi kom helskinnade fram utan att hitta några grynnor utanför Pörtö eller att vi skulle ha fastnat i nätet ute på Finska viken. I Tallinn på Kalev Jahtklubb väntar Ebis och Sirkka på oss. De hade själva kryssat hela vägen från Helsingfors och kommit fram vid 21-tiden.

Nästa dag skissar vi tillsammans upp våra kommande planer. Vi är alla överens om att åka en bit nedåt längs Estlands västkust, eventuellt ända till Pärnu. Dess mera exakta planer gör vi inte. Vi har endast översiktskort över Finska viken och Tallinn laht så till att börja med måste vi skaffa sjökort. I Tallinn får vi tag på de behövliga sjökorten, översiktskort. I följande köpte vi en bok över de estniska gästhamnarna och den visar sig vara mycket bra.

På tisdag beger vi oss iväg från Tallinn, vi tar kurs mot Naissaar som ligger västerom Tallinn laht. Enligt vår gästhamnsbok så skall det finnas en syd prick och två västprickar vid infarten till gästhamnen i Naissaar, men ingen av dessa finns. En motorbåt som är på väg ut, viftar och hojtar och visar att vi skall köra närmare stranden, det lär ska finnas en sandbank som rör på sig just utan för vågbrytaren. Vi är tacksamma över informationen och blir visade till hamnpiren av hamnvakten. Vi blir ombedda att lägga oss med sidan till de svarta, smutsiga, oljiga bildäcken, som har lagts ut som skydd. På Naissaar har det tidigare funnits en minfabrik och civila har endast i sju års tid fått besöka ön. På ön finns fina sandstränder och den kommer troligen i framtiden att bli ett populärt utfärdsområde för de tallinnbor som har båt. Det är nämligen under 10M:s färd till

Naissaar från Tallinn. Vi kunde inte njuta av sandstränderna eftersom där fanns blåalger. På Naissaar fanns inte heller någon egentlig service, förutom WC (lampan fungerade inte) och dusch (enbart kallt vatten, den skulle repareras så småningom). Man kunde hyra cyklar och cykla runt på sandvägarna, vi gjorde inte det men stötte på två killar som hade gjort det och de rekommenderade att man gör det för då kan man cykla runt på ön och kolla in sandstränderna, minfabriken, fyren på nordspetsen. Ett stort minus med Naissaar var hamnavgiften, den räknades enligt båtens längd och vi måste betala 300 kronor (20_€), det var den dyraste hamnavgiften under hela resan. Jämfört med Tallinn Kalev Jahtklubb (150 kronor, 10_€) måste jag säga att hamnavgiften på Naissaar nog skrämmer bort turister. Vet inte om vi kommer att fara dit en gång till.

Nästa dag fortsätter vi från Naissaar västerut. Det är soligt och fint, men det saknas vind. Framför oss ser vi att det blir dimmigt och sikten blir sämre. Vi fortsätter sakta men säkert framåt i dimman (som visserligen inte är fullständig tjocka). Vi inser att vi faktiskt inte har någon radarreflektor och en sådan måste absolut införskaffas till nästa säsong. Det känns nämligen inte så trevligt att i dimman veta att vi inte syns på lastfartygens

radarskärmar. Ebis och Sirkka har lyft sin reflektor så vi försöker hålla oss så nära dem som möjligt. Dimman lättar och vi kan också lyfta seglen så småningom. För den här dagen har vi inte gjort någon plan hur långt vi skall fara utan far sakta men säkert framåt hela tiden. När farten sjunker till 3 knop börjar vi köra för motor för att komma fram före mörkrets inbrott. Vi har kollat på sjökortet och i gästboken att det finns en hamn som heter Dirham (en fiskehamn) dit vi kunde gå. Vi hittar den sk. inkörsbojen, ca 1 till 2 M utanför de flesta hamnar finns sk inkörsbojar och när man väl hittar den så är det bara att följa instruktionerna i gästboken för att komma fram till själva hamnen. Jag säger bara därför att instruktionerna stämmer inte alltid överens med verkligheten. Det kan fattas prickar eller det kan finnas nät i vägen. Dirham är en likadann hamn som Naissaar man lägger till med sidan mot de smutsiga bildäcken och klättrar sedan upp på själva vågbrytaren. Hamnen är skyddad och billig (5 kronor / timme). Vi betalar 60 kronor (4_€). Här finns nästan ingen service förutom en WC som man kan använda och en dusch som man definitivt inte kunde använda, man skulle ha behövt gummistövlar!!! Hamnen är OK att övernatta en natt i. På kvällen när jag går till WC:et (vi använder väldigt sällan vår toalett ombord) ser jag en rätta springa på hamnpiren.

Vau. Senare i Virtsu hör vi av en annan finländsk båt att de hade haft en råtta ombord. Häftigt, hur får man ut den om man inte vill ha den som fripassagerare.

Nästa morgon beger vi oss iväg och idag har vi ett bestämt mål hur långt vi skall fara. Vi skall ta oss ända till Virtsu, färjfastet på fasta Estland varifrån färjorna kör skytteltrafik till Muhu och Ösel. Vi kör med motorn hela dagen, det är nästan vindstilla och soligt. Vi har den svåraste delen av sträckan framför oss. Det är mycket grunt och stening ända fram till Virtsu och man måste verkligen vara noggrann med navigeringen. Vi brukar göra så att vi varje dag turas om, så att varannan dag navigerar den ena och den andra är i rodret och nästa dag byter vi om. Det har visat sig att det här fungerar bra för oss. På det här sättet kan båda göra allting ombord. I Virtsu finns två gästbryggor som ligger genast intill färjfastet, hamnen är inga vidare och det är verkligen inte lätt att komma in där när det blåser. Service: dusch, WC, butik, post, det mesta man behöver.

Nästa dag är mulen och det ser regnigt ut. Vi bestämmer oss för att ändå åka iväg. Idag har vi målet på Pärnu. Det blir inget regn utan sol igen. Vi har motvind så det blir kryss. Det är också andra båtar som samtidigt far ut från Virtsu,

endel är på väg söderut så som vi och andra är på väg norrut (hemåt). Snart får vi igen stifta bekantskap med ett nät, tack och lov så märker vi också detta i tid och nu har vi lärt oss runda nätet på rätt sätt, i den ända där det finns två flaggor. Seglatsen till Pärnu går bra, vi "fuskseglar", har seglen uppe, men har motorn igång. Vi tar genvägen norrom Kihnu till Pärnu viken och igen en gång stöter vi på det faktum som redan börjar bli mera en regel än ett undantag. De verkliga sjömärken passar inte ihop med dem som finns på sjökortet. Syd- och nordprickarna är bytta till lateralmärken. Nu kommer vi in i Pärnu viken och den är verkligen grund, mitt ute på viken är djupet endast 7 - 8 meter. Här kan vi inte hålla oss till vår tumregel att när ekolodet visar mindre än 10 meter så går vi längre ut från kusten. Samma grej gäller när vi närmar oss Pärnu, där finns inkörsbojen och sen hittar vi linjetavlorna utan problem. Gästhamnen i Pärnu är så avancerad att de har en hamnvakt som tar emot gästerna i en gummibåt och berättar till vilken brygga man skall gå. När vi kommer till gästhamnen har just Vattenfestivalen börjat och det pågår ett slags showtävling med gamla bastanta fiskebåtar. Båtarna är fullastade med människor och de kör runt en bana i hamnen, det blir enorma svalvågor av dessa båtar och esterna jublar på bryggorna

medan turisterna krampaktigt håller i sina båtar från bryggan i pulpiten och akterifrån spänner man bojlinan. Hamnvakten bara skrattar och säger att det tar endast tio minuter till och sen lugnar det. Nå det hela ser så roligt ut att för en tid glömmer man det kalla faktumet att båten faktiskt kan ta skada om den hackar illa mot bryggan. Pärnu är en vacker stad och vi blir tvungna att stanna där längre än vi hade planerat, eftersom vädret inte låter oss fara iväg. Den dag vi skall fara iväg är det alldeles för dimmigt så vi avbeställer tullen.

Nästa dag tullar vi ut och kör ut från hamnen. Utanför vågbrytaren märker vi att det blåser ganska så hårt, men vi är tappra och fortsätter kryssa en stund. Det går inga vidare, motvind och dessutom tilltar vinden hela tiden. Ebis och Sirkka ringer oss med sin mobil och vi kommer överens om att vända om och fara tillbaka till Pärnu. Ett klokt beslut. Efter oss kommer även en svensk båt som gjort samma manöver, de var på väg till Ösel och hade vänt om ungefär vid Kihnu. Det är onödigt att trotsa vädrets makter. Vi blir tvungna att tulla in oss på nytt i Estland, som om vi aldrig varit där tidigare, eftersom vi någon timme tidigare tullade ut oss. Nå papperskriget sköttes väldigt behändigt och tullmännen var vänliga. Det som överraskade mig var att de hellre talade tyska än

engelska. Det var riktigt trevligt att få öva sin tyska lite.

Vi tullar ut två dagar senare och nu är det fint väder (soligt, lite mera vind kunde det förstås vara). Nu har vi kursen på Salacgriva, en stad nära estniska och lettiska gränsen där man kan tulla in i Lettland. Vi har en underbart fin seglats hela dagen och kommer fram till Salacgriva i mänsklig tid. Tullmännen och en narkotikahund är emot oss på bryggan. Jag har meddelat per VHF att vi är på kommande och nu står de där och väntar på oss. Narkotikahunden släpps ombord och den verkar vara mycket missnöjd, eftersom den inte hittar något intressant. Här är tullformaliteterna lite annorlunda än i Tallinn. Eftersom jag talar tyska ber tullmännen mig komma med till deras kontor några hundra meter längre bort. Jag kan tänka mig hur det kändes under sovjettiden att komma till dessa hamnar och hur man blev emottagen. Fast jag visste att tullmännen endast gjorde sitt arbete så kändes det lite kusligt att ensam vara tvungen att gå med dem till deras kontor medan resällskapet väntade på bryggan. Salacgriva är en liten stad genom vilken Via Baltica vägen går. Där kan man köpa det mesta och det finns även några matställen. Om servicen kan nämnas att det fanns en helt OK utettoa av plast nere i gästhamnen. Mot extra avgift skulle

man ha fått beställa bastu. Hamnavgiften var 5 lati (8,). Tanken var att vi skulle ha stannat endast en natt i Salacgriva och genast fortsatt till Riga, men vädrets makter ville annorlunda. Vi meddelar nämligen tullstationen att vi åker iväg mot Riga. Den här gången kör vi inte ens utanför vågbrytarna innan vi inser att vi måste vända om. Tillbaka vid bryggan meddelar vi tullstationen att vi kommit tillbaka. Det blåser verkligen hårt. Vi är glada över vårt beslut att komma tillbaka till den trygga hamnen. Vi ligger på västsidan av bryggan och på östsidan av bryggan ligger en lettisk segelbåt. Gubben i den lettiska segelbåten, som vi blivit bekanta med säger att vi skall flytta båtarna till östra sidan, eftersom vinden kommer att tillta längs dagen. Vi tycker att vi nog klarar av att ha båtarna på den västra sidan, så vi gör ingenting. Några timmar senare har vinden faktiskt tilltagit och det blåser upptill 20 m/s får vi höra på VHF radion. Nu förstår vi varför gubben ville att vi skulle flytta båtarna. Hamnkaptenen råkar komma ned till hamnen och han hjälper till att få ut extra bojlinor till bojarna. Hamnkaptenen har en häftig arbetsbåt, den ser ut som en minipräm och den har en stor dieseldriven utombordare. Vi lär oss igen en ny sak: ortsbör har oftast rätt om de uppmanar en att flytta båten. Gubbens båt på östra sidan av bryggan var hela tiden i lå!!!

Det hade våra båtar också varit om vi hade lytt hans råd.

Från Salacgriva beger vi oss mot Riga. Samma sak fint väder och det kunde vara lite mera vind. På vägen mellan Salacgriva och infarten till Daugava floden skall det enligt sjökortet finnas fyra prickar, men vi hittar ingen av dessa i verkligheten. Vi har varit aningen för nära kusten den sista biten mot infarten och vi kommer mycket innanför inkörsbojen när vi skall ta oss in mot Daugava. Vi märker varför det är skäl att ta inkörsbojen och först sen börja söka efter linjetavlor osv. Vi har nämligen igen en gång kommit mycket, mycket nära ett nät!!! Den lettiska gubben i Salacgriva varnade oss också för näten som finns i närheten av infarten till Daugava. In till gästhamnen i Riga är det en 7 M:s färd längs Daugava floden. Gästhamnen i Riga är fin. Där finns dusch, WC, en liten simbassäng, tvättmaskin och den ligger så väldigt bra till med tanke på Rigas gamla stan. I Riga stannar vi tre dagar, man kunde ha varit längre där, men tiden börjar ta slut. Riga är verkligen värt ett besök och jag tror att jag inte ids berätta dess mera om staden utan låter dig själv åka dit och uppleva dess atmosfär. Gubben i Salacgriva hade tipsat oss att om vi far till Riga så skulle det löna sig för oss att besöka Jurmala som ligger ca 30 km västerom Riga. Vi tog elektrobahn till Jurmala och

kunde bara konstatera att gubben hade rätt. Jurmala är även värt ett besök, fin sandstrand, fina spetsvillor, mera ids jag inte berätta.

Efter tre dagar i Riga är det dags att tulla ut. Vi har bestämt oss för att fara till Rönö, en liten ö som ligger mitt ute i Riga bukten, där man numera kan tulla in sig i Estland. I Riga har vi stött på en ensamseglare som har en likadan båt som vi har, en Ohlson 29. Han är även på väg norrut så vi frågar om han vill hänga med. Det vill han. Nu är vår eskader tre båtar. Först kändes det lite konstigt att vår eskader hade utökats till tre båtar, men så småningom kändes det som om Mary-båten hela tiden hade varit med. Det är perfekt väder att ta sig till Rönö, passlig vind och det går att segla så gott som hela vägen. Vi har alla lyssnat på sjörapporterna på VHF:en och alla har uppfattat något om 17 m/s. Erfarenheten av att vädret snabbt kan växla om gör oss lite fundersamma, kan det vara sant. Vi kommer överens om att jag tar kontakt med något lastfartyg och frågar om de har färska väderutsikter. Det blir danska Linda lines som jag kontaktar och får beskedet att det har lovats under 10 m/s vind för idag. Puh, skönt. Väl framme på Rönö får vi igen en gång stifta bekantskap men en gästhamn, som är en vågbrytare vars sida skyddas av svarta,

smutsiga lastbilsdäck. När vi närmar oss platsen som hamnvakten visat åt oss (vi skall lägga oss med sidan till Ebis och Sirkkas båt) blir jag stungen av en stor geting på insidan av låret. Jag lär hamnkaptenen det viktiga finska ordet perkele och han har mage att skratta. Benet börjar genast domna och jag får ett speciellt medikament av tullmannen när jag förklarar mitt problem för honom. Tyvärr är det så mycket mygg och ohyra på Rönö att vi helt enkelt inte kan bekanta oss med ön. Man kunde inte ens stå på bryggan utan att bli anfallen av ett 100-tal myggor och annan ohyra!! Hoppas vi en annan gång kan bekanta oss bättre med denna ö. Den lär ska ha en mycket färggrann historia och bl.a. då ryssarna invaderade fasta Estland under andra världskriget så flydde alla utom två familjer från Rönö till Sverige. I dag är ca 65% av Rönö i svensk ägo och ön lär ska besökas av ett flertal svenskar varje sommar. På ön finns även en flygstation och det går 2 ggr / vecka flyg från Pärnu till Rönö, intressant eller va. På ön lär också Estlands äldsta bevarade träkyrka finnas. Pga myggen kunde vi inte bekanta oss med denna ö.

Från Rönö beger vi oss nästa dag mot Virtsu. Vi har hört att det är en ordentlig åska i Pärnu och hoppas djupt och innerligt att åskan inte skall nå oss. Det gör den inte heller och

vi får en alldeles utmärkt seglats till Virtsu. Några sjömil från Virtsu dör vinden helt enkelt ut. Vi kommer i hamn och ca 15 minuter senare börjar det blåsa riktigt hårt och senare på kvällen blir det en ordentlig åska, surprise surprise utan regn. Det som är intressant är det att blixarna inte slår rakt ned som här hos oss, utan de slår i cirkel längs horisonten och de är mycket bredare. Vi övernattar endast i Virtsu och fortsätter nästa dag. Vi vill komma fram före kvällen till Hapsal och därför väljer vi att köra med motorn hela vägen. Det är den otrevligaste etappen hittills, för vi har vinden mot oss och det blåser omkring 10 m/s och vi kör för motor. Det går inte att ha seglet hissat och på det sättet stabilisera båtens rullningar för seglet skulle bara slå, eftersom kursen är så pass rakt stick i stäv. Farleden intill Hapsal gästhamn är inte heller lätt att hitta, eftersom vi inte har ett specialkort över området, men vi tar det försiktig och lugnt och hittar till sist de första linjetavlorna, sedan hittas de andra hur lätt som helst. Utanför Hapsal finns det rörliga sandbankar och det lär inte ska vara ovanligt att få bottenkänning med sanden fast man håller sig inom farleden. Enligt våra bekanta var det nu ovanligt lätt att komma in till Hapsal. Hapsal är en rätt intressant stad och det lönar sig att närmare stifta bekantskap med den. Där finns bl.a. en mycket

välbehållen borg och enligt sägnen så visar sig en dam som blivit levande begravd i muren varje augusti i ett visst fönster i borgen.

Från Hapsal far vi tre fyra dagar senare och nu har vi kursen på Lohusalu. Enligt broschyren skall det vara en riktigt fin hamn. Få se när vi kommer fram. Det är igen en dag då vi har vinden mot oss, först ingen vind och sen helt motvind. Vi kör för motor hela sträckan. När vi har kört förbi Dirham så minskar plötsligt farten trots att ingen vidrör gasen, första tanken, vi tappade propellern, kiva. Nej det syns sval från propellern så den kan inte ha tappats. Bra, men vad är det. Vi kommer fram till att det måste vara det som man har varnat oss för, smuts och smolk i bränslet. Innan vi kommer fram Lohusalu gör motorn detta nästan tio ggr. Det känns inte trevligt. Infarten till Lohusalu är verkligen dåligt prickad, sjömärkena är mycket nära infartsporten och det finns ingen inkörsboj. Här stöter vi igen på ett nät som enligt oss ligger i farleden, men när vi väl är inne hamn ser vi att det nog ligger utanför farleden. Lohusalu är en bra hamn. Ren och prydlig, trivsamt. Det finns en tam mink, som bor under bryggorna och den vill gärna komma ombord på båtarna. Ebis och Sirkka får den ombord på sin båt. En del båtägare tycker det är trevligt när den kommer ombord, andra tycker det

är för jävligt att få den ombord, vi hörde till de senare.

I Hapsal hade vi blivit bekanta med ett danskt par som tio år tidigare seglade i de estniska vattnen och då körde på grund utanför Kihnu, där deras båt förliste. De är nu på resa med Andante III, det var Andante som förliste. De har också kommit till Lohusalu och med dem växlar vi några ord då och då.

Nästa dag sätter vi kurs mot Tallinn. Det ser ut att bli en fin dag och rätt passlig vind också. Vi sätter segel nästan genast och gör ett långt slag ut mot Naissaar och faktiskt idag är det seglingsväder. Från Naissaar kommer vi med ett slag ända till Isomadal bojen. Det går bra undan och det är perfekt vind för Armida. I något skede på dagen hade jag varit tvungen att besöka WC:en och konstaterade då att det hela tiden rinner vatten i WC:et. Nå kranen stängs och saken får falla i glömska. När vi gör slag vid bojen Isomadal råkar jag titta in i kajutan och ser att det är fullt med vatten på durken. Va f-n. Läckage, hur är det möjligt!!! Nå inte farligare än så, det har uppstått en sk kapillärfunktion, eftersom vi så många timmar

legat på samma hals. Hehe. Jag måste säga att det kändes lite ruskigt att förstå att det kommer in vatten. Framme i Kalev Jahtklubb får vi veta av andra båtägare att det är ett ganska vanligt fenomen, de flesta hade själva råkat ut för exakt samma sak eller hade någon bekant som råkat ut för det.

Från Tallinn tar vi oss mot Helsingfors (Sveaborg). Nära Tallinn Madal stöter vi igen på ett nät. Den här gången har nätet inga flaggor, endast en rad flöten som flyter omkring. Vi drar den slutsatsen att det är en bit av ett nät som ensamt flyter omkring. Det är perfekt seglingsväder hem från Tallinn. Riktigt trevligt att segla. Tyvärr börjar semestern lida mot sitt slut. Väl framme på Sveaborg tullar vi in oss i Finland och vinkar hej hej till vårt perfekta resällskap Ebis och Sirkka. De fortsätter genast till sin egen hemhamn i Skepparviken. Vi blir på Sveaborg. Gästhamnen är fullsatt så våra danska bekanta visar att vi kan komma längs deras sida. Nästa dag är det Viapori Tuoppi regatta så vi måste lämna hamnen senast kl 12.

Från Sveaborg tar vi oss till Lilla

Korpholmen norrom Sibbo fjärden. Det är mycket svag vind, men det passar oss perfekt eftersom semestern snart är slut och vi är så nära hemmet så vi har ingen brådska. På Lilla Korholmen badar vi bastu och känner oss väldigt nöjda med oss själva. Tänk att vi gjorde det.

Nästa dag (söndag) seglar vi till Borgå och vi har tur med tanke på vinden för vi kan segla ända fram till vår båtplats i ån. Vi lämnar Armida i hamnen och beger oss själva hem för att förbereda oss för inkommande arbetsvecka.

Så var semestern slut och vi är en semesterseglats rikare. Det var fina upplevelser vi fick under sommaren.

Ett par tips:

Det lönar sig att kolla sjökortet innan man åker iväg för att få en helhetsbild över rutten. Eftersom det finns sandbankar lönar det sig att hålla sig utanför 10 m:s djupgränsen.

De gästhamnar vi besökte under vår seglats:

Tallinn: Tull, Kalev Jahtklubb, båtklubbens egen gästhamn, ligger längre in i floden än olympia hamnen, pontonbrygga, förtöjning i boj. Hamnavgift 150 kronor (10€), el, WC, dusch, jaktklubbens restaurant, butik, bank och busshållplats finns på gångavstånd, båttillbehörsaffär.

Naissaar: Utfärdshamn, infarten dåligt utprickad, förtöjning sidlänges intill vågbrytarens läsida mot lastbilsdäck. Ha gärna med stora fenderts för friborden får svarta streck av däck. Hamnavgiften räknas enligt båtens längd, vi betalade 300 kronor (20€), dusch, WC, bar.

Dirham: Tull- och fiskehamn, infarten bra utprickad, likadan förtöjning som i Naissaar, sidlänges intill vågbrytaren, hamnavgift: 5 kronor / timme. Vi betalade 60 kronor. El, WC, dusch (sjaskig), liten kiosk, bränsle. Det fanns råttor på hamnpiren så det lönar sig att "släppa ut" båten till natten för att inte få råttor ombord. OK övernattningshamn om man fortsätter följande dag.

Virtsu: Rätt bra utprickad infart, men följ prickarna noggrant, det är grunt i hamnen.

Övernattningshamn invid färjefästet. Pontonbryggor och förtöjningsbås, besvärligt att komma in i hård vind. Hamnavgift 200 kronor (13,), el, WC, dusch (finns på busstationen (300 m från hamnen), butik, bank.

Pärnu: Gästhamn, tullstation, bra utprickad infart. Pontonbryggor, bojförtöjning, hamnkaptan som kommer emot med en gummibåt och visar vilken plats man skall ta, detta kändes lyxigt. Hamnavgift: 150 kronor (10,), el, WC, dusch, jaktklubbens restaurant, båttillbehörsaffär, bensinstation, på gång avstånd finns allting som staden Pärnu kan erbjuda.

Salacgriva: Tull- och gästhamn. Bra utprickad infart. Antagligen det första stället där man kan tulla in i Lettland. Tullstationen lyssnar på VHF kanal 12 och det lönar sig att anmäla om sin ankomst på förhand. Pontonbrygga, förtöjningsbojar, hamnavgift 5 lati (8,), el, uteWC i stranden, dusch och bastu mot extra avgift i nattklubbens utrymmen. Butiker, banker och matställen.

Riga: Gästhamn, pontonbryggor, förtöjningsbojar, hamnkaptan som visar vilken plats man skall ta. Hamnavgift 7 lati (12,), el,

dusch, WC, liten simbassäng, tvättmaskin, gamla stan ligger på gångavstånd, bensinstation. Tullstation.

Rönö: Utfärdhamn, tullstation. Ligger mitt i Riga bukten. Infarten är väl utprickad. Förtöjning sidlänges längs vågbrytaren, mot lastbilsdäck. Hamnavgift 100 kronor (6,), WC, dusch, bastu mot extra avgift.

Lohusalu: Gästhamn, infarten dåligt utprickad, bryggor längs med hamnen och bojförtöjning. Hamnkaptan som visar vilken boj man skall ta. Hamnavgift: 150 kronor (10,), el, WC, dusch, tvättmaskin, butik på gångavstånd, benstation. Hamnen är verkligen välvårdad och i gott skick.

KVISTIGA FRÅGOR IGEN !

Vad är detta för en remmare ?
Svaret finner du senare i njuusen.
Men försök först själv.



I österled vill jag fara

av *Anne Granqvist*

Att styra stäven mot öster är av någon anledning inte särskilt populärt bland båtfolk. Det är synd, men i viss mån förståeligt. Skärgården öster om Herrskär tar inte slut men blir tunnare ju längre man navigerar för att vid Skarven vara helt oskyddad för de flesta vindar. Men tar man tex. Bockhamn och Lillfjärden som mellanetapp är man redan en god bit på väg. Och blir det problem ligger ju Orregrundss lotsstation lämpligt halvvägs mellan Hamnholmen och Fagerö.

Jag hade nöjet att för några veckor sedan gå ombord på 90-åriga m/s J.L.Runeberg för ett kombinerat ISM-seminarium, sjöräddningsövningar och rekreation. Och om någon tror att det blev slagsida mot rekreation så tror han fel. Det digra programmet, uppgjort av skepparIngmar, genomfördes planerligt med alla ombordvarande som deltagare.

Seminariet omfattade en teoretisk del och praktiska övningar av typen Brand ombord och Man över bord. Även om en övning förstås saknar den dramatik en verklig nödsituation innebär, blottar den problem och praktiska svårigheter som är mycket viktiga att analysera.

Det hela videofilmades och kunde genast genomgås och kommenteras. Mycket åskådligt och lärolikt. Till sjöss går det inte att vara så aningslös som i visan: *Livbåtar saknas tyvärr denna gång – men vi har servering i fartygets aktersalong!!*

Vårt mål var Fagerö i Pyttis och den som en gång varit där återvänder gärna. Vill man inte ta den egna båten finns det båtförbindelse under säsongen två gånger i veckan från Pyttis och dagligen från Kotka. Östra Finska vikens nationalpark finns för övrigt i detta område. Den sträcker sig i väster från Svartviran och Långviran till Suuri-pisi längst i öster där den tangerar ryska gränsen. Fagerö och Aspö hör inte till nationalparken, men ingår där över hundra öar och skär inom en 60 kilometer bred zon. Nationalparkerna är naturskyddsområden, men landstigning är ingalunda förbjuden som tex. på många fågelskyddsområden.

Fagerö, liksom de andra stora öarna Aspö och Tammio, hade ännu i början av 1900-talet en livlig bosättning och eftersom allt gick i självhushållningens tecken var man inte beroende av fastlandet. Däremot hade öarna en intensiv handel med den estniska sidan och sålde bland annat mycket fisk till St.Petersburg. Fagerö ligger farligt oskyddad med en så gott som

obruten horisont utanför, där man vid klart väder kan se Hoglands höga kullar. Infarten är full av förrådiska grund där det gäller att gira snävt mellan väst- och ostremmare. Men har man väl passerat inloppet är båten väl skyddad tack vare den långa vågbrytaren av väldiga stenar.

Ett stenkast från stranden ligger öns enda butik, Hannun kauppa med ett rätt så rikligt sortiment. En splitterny bastu ger full valuta för pengarna men en stenrensning och några lass sand skulle avsevärt förhöja nöjet för den som vill ta sig ett dopp.

Fagerö har ingen kyrka, men nog en gravgård. Längs samma stig som leder upp till campingområdet ligger en liten gravgård. Knappast kan man tänka sig en sista viloplats bättre än denna glänta i skogen under de höga furorna och med havet som ständigt brusar nedanför.

Har man en stadig båt rustad för övernattningslöna det sig att vika ett veckoslut i mitten av september då sommarsäsongens avslutning firas på Kaunissaaren Maja, Fagerös sommarrestaurang, känd för sin härliga laxsoppa. Jag vet inte om man firar Forneldarnas natt här, men höstfesten är något extra som samlar folk från Pyttis, Strömfors och Kotka till ett entusiastiskt sällskap. Långt över trettio båtar

lade under denna lördag till vid bryggorna. Fisketävlingar och dragkamper utmynnar i en hejdundrande fest. Personalen fick slita hårt men stämningen var i topp och dämpades inte ens av att ölet tog slut.

Följande dag fortsatte vi med våra övningar som, trots festen, företogs utan manfall.

Om EL-strömmen

Disponenten sköter om att strömmen är påkopplad under sommarsäsongen. Strömmen kopplas på mot slutet av april och brytes vid slutet av september. Om någon önskar använda sig av Repis utanför dessa tider och önskar ström skall han höra sig för hos disponenten om detta i god tid. Disponenten försöker fixa det!

Svar på kvistiga frågor...

Remmaren i fråga är förstås en ostremmare som måsarna har målat om under sommarens lopp. Lärdom: allt är inte som det ser ut vid första ögonkastet. Dessutom hjälper det att kolla med sjökortet då man är osäker.



Bilder

från

vårbalen,

**högsjö-
skeppar-
kursen,**

radarkursen



SÄLJES

Motorbåt Marsund 906-96
9,06 x 2,75 m
Motor Yanmar 4JH2, 85 hk-96
Bra utrustad, litet körd.
Bytes ev. mot mindre motorbåt
med akterhytt.

Pris 45 000 euro

Leif Nyberg
Tfn. 0400 608480

Vill du extraknäcka?

Kommodorens företag **Oy Porvoon Uusi Sitomo Ab** söker inhoppare för hösten som hjälparbetare i bok-binderiets olika arbets-skeden. Under högsäsongen jobbar vi både dag och kväll, även lördagar.

Om du är flink i fingrarna och ledig, tag genast kontakt med Rabbe, tel. (019) 549 821, så pratar vi om saken. Vi befinner oss i Ölstens.

Bästa BNK:are, stöd våra sponsorer !

Nästa nummer blir extra tjockt. P.g.a. vårt 45-årsjubileum kommer vi att publicera en medlemsmatrikel + massor av annat material. För detta ändamål kommer vi att behöva ett mycket stort antal stödannonser av ortens olika företag. Du som jobbar på dessa firmor, eller annars har anknytning till dem, ombedes nu delta i detta talko och komma in med nya stödannonser. Ring styrelsemedlemmarna. Helst före den 1.2.2003.



Kiinteistötoimisto Fastighetsbyrå
CHRISTER BLOMQVIST

Mannerheimink. 23 Mannerheimg. Porvoo - Borgå
☎ (019) 582 800, 0400 604 460



Varvet på Kråkö-Veistämö Oy Ab

ett nygammalt båtvarv på Kråkö, som fungerar i Allan Lindströms fd utrymmen

- Tillverkning av träbåtar
- Reparation och service av trä- och glasfiberbåtar
- Inredningsarbeten
- One-off byggen
- Måttbeställda trädelar, t.ex. lister och namnskyltar mm.

Kråkösängen 229, 07410 Kråkö
Tel: 019-549 555 GSM 0400 206 571
Fax: 019-549 566
www.varvet-veistamo.fi

HELA FAMILJENS VARUHUS

**VÄLKOMMEN OCH BEKANTA
DIG MED VÅR BÅTAVDELNING**



Borgå, Verkstadsvägen 13

**TAXI No 30
Thomas Vihmo
0400 718 925**

Kommodorparet rekommenderar:



BEAUTY

Barberare
Frisör
Kosmetolog

RAILI LAVONEN

Runebergsgatan 34 Tel.
06100 BORGÅ (019) 5244 945

Den 25 maj utdimitterades följande nya skeppare:

Skärgårdsskeppare:

Heidi Andersson	Mats Björkendahl	Harriet Eriksson
Helena Hakkarainen	Sari Hautamäki	Maarit Hopea
Rasmus Relander	Hanna Sonntag	Liselott Sundbäck
Micaela Träskelin	Mikaela A. Westerlund	Mikaela T. Westerlund

Kustskeppare:

Mats Björkendahl	Helena Hakkarainen	Rasmus Relander
Liselott Sundbäck	Micaela Träskelin	

Högsjöskeppare:

Thomas Allen	Rabbe Eklund	Ronny Eklund
Hans Grönqvist	René Holst	Robert Johansson
Micaela Nyholm	Svante Siggberg	

Övriga nya medlemmar i BNK:

HS Sebastian Bojers	KS Leif Nyberg	KS Christina von Pfaler
HS Petra Rosenström		

Vandringspris och förtjänsttecken på vårbalen:

Intressepokalen II	Stig Rikberg
Puttes kannan	Marina Sjöholm
Pias servis	Birgitta Nyqvist
Stopet VI	Kaj Segersven
Ratten	Rabbe Lutz
Skepparen	Robert Johansson