

## *Beenkåå njuus no 20/08*

### **50-årsjubiléet en lyckad fest**

Klubbens 50-årsfest gick av stapeln på ÖNY med 151 deltagare både från BNK och andra klubbar från hela landet. Kommodor Rabbe Lutz höll festtalet och premierades med Finlands Navigationsförbunds förtjänsttecken i guld.

### **Segelbåtsdonation till klubben**

Klubben har mottagit en segelbåt som donation av Jan-Erik Wiik. Båten befinner sig på Emsalö Båtupplag och skall sättas i skick under vinterhalvåret av villiga talkarbetare.

### **Anders regattavinnare**

BNK:s andra seglingsregatta gick av stapeln i friska vindar. 6 båtar deltog. Anders Hagman blev regattasegrare och fick som belöning lite champagne och mycket kallt vatten.

### **Historiken kommer**

Den länge utlovade 50-årshistoriken/matrikeln är på kommande. De sista artiklarna är under bearbetning och vi hoppas kunna dela ut den i november. Redaktionen beklagar förseningen.

## Beeenkåå njuus

Informationsblad för  
Borgå Navigationsklubb rf.

-----  
ansvarig utg. och red.: styrelsen

-----  
No 20/08 den 10 oktober 2008

## Kontaktpersoner

Rabbe	0400 840736
Marina	040 8612335
Robbe	0400 317286
Jörgen	0400 997994
Robert	040 5273979
Birgitta	0400 683822
Olle	0400 486680
Mathias	040 7409705
Jens	0400 491244
Kristian	0400 841492
Anders	0500 939072

klubbens adress:

Företagarv. 3 06450 Borgå

Njuus no 21 utkommer omkring  
den 1 mars 2009. Redaktionen  
är tacksam för allehanda mate-  
riäl inklusive fotografier. Dead-  
line för materialet är 13.2.2009.

*Fatta pennan !*

## Minneslista

**Klubbafton onsdag den 15 oktober kl 18.00. Ebba Möbel.**

Avfärd från turisthållplatsen med buss till Ebba Möbel i Pernå.

**Sjökortsnavigeringstävlingen i november**

Ring eller skicka e-post till Rabbe om uppgifterna.

**Julfest i Hammars den 13 december kl 18**

Traditionellt program med julgubbe och allt.

**Eventuellt extra allmänt möte i månadsskiftet januari-**

**februari.** Klubbens stadgar förnyas. Följ med i sikte och i Borgåbladet.  
Plats Grand.

**Årsmöte den 8 februari 2008 kl 19 på Seurahovi**

Efter årsmötet traditionell årsmötessupé

## **Kommodoren har ordet**

Lite kvar, sa man för länge sedan i Drakan. Det var då när dagaluku rymdes på en kam. Litet på samma sätt känns det nu när jag skriver kommodorens spalt för sista gången. I mars 2009 är det en ny kommodor som tar till ordet. Det är nu nr 20 av Beenekåå Njuus och denna publikation har visat sig vara både uppskattad och användbar. Jag kommer att fortsätta att jobba med den, åtminstone så länge tills jag fått inkört nya krafter också på detta område.

Ja nya krafter, det behövs på alla områden. När man sitter i tio år på samma post, ja dessutom 19 år som lärare, då blir det lätt så att man skapar problem för dem som skall överta de olika funktionerna. I styrelsen, och också utanför den, tror jag vi har hittat tillräckligt med nya förmågor att jag inte ser några stora problem. Inte är stövlarna så stora att det skall bli problem att ta dem på sig. På lärarfronten har vi nu flera nya läraradepter och jag ser nya möjligheter att utveckla kursutbytet. På denna front har jag inga planer på att pensionera mig, inte ännu.

Det har varit 13 fina år i styrelsen, och 10 som klubbens kommodor. När jag 1995 steg in i styrelsen hade jag i huvudet en speciell agenda. Jag såg vad som borde göras, och med facit i hand i dag kan jag konstatera att till största del har min agenda fullbordats. Vilken den var tänker jag inte berätta. Resultatet torde synas. Med detta vill jag absolut inte påskina att JAG har gjort detta. VI har gjort detta! Vi i styrelsen och också så många andra klubbmedlemmar, i kommittéerna och utanför dessa. Utan alla dessa medlemmar, som så hängivet ställt upp för klubben skulle ingen agenda någonsin ha kunnat fullbordats. Tack till er alla.

BNK är en livskraftig förening. Vi har massor med fina skeppare som inte är rädda för att ta tag i spaden eller på annat sätt engagera sig för klubben och dess medlemmar. Vi har en fin stämning både på Reholmen och på klubbens olika festtillfällen. Tom. i de bästa föreningar finns det alltid litet kiv och misstämningar, så också hos oss. Vi är olika som människor och alltid uppstår det situationer där vi blir oense. Men vi har lärt oss att klara av dessa konfliktsituationer och reda ut problemen. Ta vara på varandra, sätt er ner och prata, lyssna, och ge lite efter, och motsättningarna försvinner precis som molnen över Reholmen på vårbalen.

Som jag sade, lärarbanan tar inte slut. Vi står inför stora förändringar i kursverksamheten i de nästa tio åren. Körkortet till sjöss kommer, säkert som amen i kyrkan, och behovet av praktiska kurser i båtförande blir allt större. Det här måste åtgärdas före jag lägger lapp på luckan. När jag skriver detta är det litet ironiskt att vi just nu har det minsta deltagarantalet på våra skärgårdsskepparkurser i mannaminne. Detta är ett faktum i hela Östra Nyland och antagligen i hela landet. En urusel sommar kombinerad med verkligt kraftigt ökade bränslekostnader har tillfälligtvis minskat intresset för båtliv. Och segelbåtarna upplever säkert en ny renässans. Ekonomisk lågkonjunktur hjälper inte upp saken. Men den dagen kommer då uppsvinget kommer och körkortet är där, då måste vi vara redo!

Det här är ju administrativt snack. Man har så lätt att förirra sig in i alla dessa former som befattningarna förutsätter. Och glömmer människan bakom diplomaten. Men sanna mina ord, det bästa jag vet är att på vårbalen kunna överrätta diplomaten till de nya skepparna, de som i en eller två terminer jobbat så hårt med att lära sig de viktiga saker som gör att vi kan njuta av vår skärgård och av båtlivet.

Ett varmt tack till er alla, både nya och gamla skeppare!

**Rabbe**

# Har hänt sedan sist....

Klubbens 50-års jubileum  (lördagen 15 mars) firades på Östra Nylands Yrkesskola, 151 personer deltog.

Vårens klubbkväll på Grand (onsdagen 9 april) **Leif Sandholm** från **Rymaco** besökte oss. Han berättade främst om pyroteknik (nöd-raketer och handbloss) och om säkerhet till sjöss i allmänhet. De som ville fick sina uppblåsbara flytvästar testade. Ett tiotal BNKare hade med västar som Leif testade och försåg med nya utlösare. Man kunde också bekanta sig med andra artiklar som Rymaco säljer. De säljer faktiskt det mesta som har med båtliv att göra. Efter Leifs anförande var det dags för frågesporten **Stopet** som denna gång vanns av **Elisabeth Kvikant-Hagman**. Det var i år en mycket jämn kamp och Rabbe var tvungen att ta till alla tillägsfrågorna innan en vinnare kunde hittas.

Säsongsöppning och vårtalko (lördagen 17 maj) på Reholmen. Säsongen kunde igen en gång inledas i vackert majväder. Många arbeten blev gjorda: paviljongen fick ny trappa, alla byggnader försågs med rännor, omgivningen krattades och städades upp efter vintern, byggnaderna städades och fönstren tvättades, torra träd fälldes, björkved till

bastun transporteras ut. Även de yngsta var aktivt med i talkot, klubbens flickor byggde enligt egna ritningar en bänk till bastuterrasen och pojkarna spikade ihop en stege åt roddbåten Onnex. Programkommittén försåg talkogänget med goda soppor och efter utfört arbete eldades bastun. Igen kan konstateras att många flitig händer får mycket till stånd.

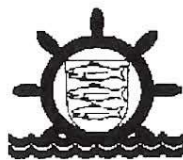
Vårbal och skeppardimension (lördagen 24 maj) på Reholmen. I år hade vi bjudit in representanter från våra broderföreningar (BSS, NVK, Snavs och PoMo). Både **Snavs** och **Pomo** var representerade på festen. Vädret var vackert, som alltid på våra fester. Köket hade igen en gång överträffat sig själva. För musiken stod **Reholmsbandet**. **Rabbe** höll tal och han och **Jens Rönn** delade ut diplom till våra nya skärgårds-, kust- och högsjöskeppare. Klubbens förtjänstucken i silver tilldelades **Solveig Vuorela** och följande medlemmar kallades till hedersmedlemmar: **Tom-Hilding Andersson, Tom Grönqvist, Nils Uddström** och **Björn Ehrstedt**. Följande pokaler delades ut: **Intressepokalen - Robert Wiksten, Stopet - Elisabeth Kvikant-Hagman, Calle Lindhs minnesplakett - Petra Pettersson, Puttes och Pias servis - Annika och Johanna Wiksten** och slutligen **Ratten - tilldelades SNAVS till minnet av Sibbo Navigationssällskapets kommodor Hasse Fagerström**.

BNK-regatta och rövarstek (lördagen 14 juni) på Repholmen. Evenemanget genomfördes enligt fjolårets beprövade koncept med det tillägget att man nu också beaktade båtarnas lys-tal. Sex båtar deltog, **Mineca, Hux-Flux, Armida, Hiiohoi, Pangea och en storbåt**. I år till motsats till fjolårets regatta hade vi vind, ostlig vind nära 11 m/s. Seglatsen var spännande och efter målgång och beräkningar av tider kunde Hiiohoi utropas till segrare. Priset var en mycket liten flaska skumvin samt ett ofrivilligt dopp för skepparen. Efter seglatsen intogs en mycket lyckad måltid ute i det fria framför paviljongen. Rövarsteken med alla dess tillbehör var lyckad och spännande. I bastubadet fortsatte sedan after-sail diskussionerna.

Familjenavigering (lördagen 9 augusti) på Repholmen. På programmet fanns i år skattjakt, olika former av lagtävlingar där deltagarna bl. a. kastade pil och försökte få en penna som bundits fast i en tråd runt magen in i en flaska. Barnen sökte skatten runtom på Repholmen och den delades sedan jämt mellan alla barn. **Emma** hittade skatten. Sedan följde den roliga lagtävlingen där både barn och vuxna deltog. Dagens avslutades med grillad korv och tillhörande läskedrycker. Familjenavigeringen har sin givna plats bland sommarens program och glädjande är att evenemanget nu faktiskt samlar klubbens barn till en trevlig dag ute på Repholmen.

Säsongsavlutning (lördagen 20 september) på Repholmen samlade 55 deltagare. I år hade man återgått till den gamla traditionsenliga menyn: fisk i olika former. Tack till alla som ställde upp och tillverkade rätterna. Som efterrätt blev vi bjudna på äppelpaj och vaniljsås samt kaffe. Vädret var ypperligt och av festfolkets humör att döma kunde man inte säga att det var fråga om säsongsavlutning. Ca. 19.25 halades flaggan för att igen hissas på säsongsöppningen, som torde vara i medlet av maj. Disponenten lärde oss en snapstagningslagtävling enligt asiatiskt koncept. Till programmet hör också att rösta fram vem som ska få **Kommodorens pokal**. Pokalen tilldelas en medlem som visat gott kamratskap. I år fick **Hannu Rimaila** pokalen.

Det har i år varit ett nöje för arrangörerna att ordna olika evenemang eftersom deltagande varit stort. Det är alltid trevligt för arrangörerna när det kommer folk.



# Händer ännu i år ...

Vårvinterjippo på Repholmen (ca. 2. lördagen i mars, om isarna bär).

## Onsdag 15.10 kl. 18.00 Klubbafton –

Vi åker med beställd buss till **Ebba Möbel** i Pernå. Start från turisthållplatsen (i Borgå). Vi får bekanta oss med olika bekläd-nadsmaterial för madrasser och dynor till båtar samt andra beklädnadsmaterial för t.ex. möbler. Om du vet att din båts madrasser och dynor ska förnyas kan du redan nu på hösten passa på och be om en offert av Ebba Möbel. De erbjuder också varma förvaringsutrymmen för båtillbehör ss. madrasser och dynor. Kristian Neuvonen tar emot förhandsanmälningar tel. 0400841492 eller e-post: kristian.neuvonen(at)pp.inet.fi.

Sjökortsnavigeringstävling i november. Ring eller skicka e-post till Rabbe tel. 0400 840736, e-post: rabbe.lutz(at)pus.fi om du vill delta i tävlingen. Var och en utför uppgifter hemma hos sig och de returneras före ett visst datum till Rabbe. Tävlingsresultatet deltar både i den nationella sjökortsnavigeringstävlingen och klubbens egna interna mästerskap.

## Julfest lördag 13.12 kl.18.00.

Hammars UF. Traditionellt program

Årsmöte: 13.2.2009 kl. 19.00 på Seurahovi. Efter årsmötet traditionell årsmötessupé.

## Njuusen söker chefredaktör

Redigeringen och utgivningen av Beenkåå njuus söker nya krafter i klubben. Redan i detta nummer har nya krafter deltagit. Nu sökes en ansvarig chefredaktör. Meningen är att ett team på 3-4 personer tillsammans skulle sammanställa den 2 ggr i året. Programvaran för ombrytningen (PageMaker) finns och rutinerna för tryckningen är helt etablerade. Skolning i programmets användning ges. Du som är intresserad av att delta: kontakta Rabbe!

## Besiktarens spalt

Då hade vi igen en "normal" finsk sommar så nu har man glömt bort vad en fin somrar är. I år har vi besiktat 54 båtar varav hela 11 båtar var nya. Tyvärr föll det bort 11 båtar så vi har precis lika många båtar besiktade som ifjol. Kom ihåg att en obesiktad båt **inte får föra klubbens flagga**. En båtbesiktning är i kraft från den 1.7 och gäller till den 30.6 året därpå. Kom även ihåg att båten skall grundbesiktas vart 5 år. Grundbesiktningen

utföres på landbacken och sedan görs pappersarbete och utrustningsgranskningen när båten är sjösatt. Detta gäller även för nya båtar. Kontakta någon av besiktarna och kom överens om en tid. Bästa tidpunkten är när ni har tagit bort "pressun" från båten och innan ni har strukit botten-skyddsfärgen på. Kolla även [www.bnk.fi](http://www.bnk.fi) för där meddelas om ändringar i besiktningsreglerna samtidigt som vi får det. Trevlig fortsättning på hösten.

*Robert*

## Stadgarna förnyas

Det har länge stått på agendan att förnya klubbens stadgar. Nu har styrelsen gjort detta arbete och förslaget till nya stadgar kommer att gå på remiss till Patent och Registerstyrelsen och till Navigationsförbundet. Efter detta kommer de att publiceras på vår hemsida.

Kallelse till extra möte kommer att utgå i medlet på januari och mötet hålls i slutet på januari (prel.). Stadgarna måste godkännas på två möten och det andra är årsmötet. De som inte har tillgång till hemsidan kan få stadgarna hemsända.

Inga stora förändringar är gjorda. Främst gäller det att få stadgarna "up-to-date".

## Notera

**BASTUN ÄR LÅST FÖR SÄSONGEN, DEN ÖPPNAS IGEN PÅ VÅREN.** Nyckel kan mot pant (10€) inlösas av Marina Sjöholm 040 8612335 (samma nyckel passar både till paviljongen och bastun).

Styrelsen

I kommunvalet är följande BNK:are uppställda som kandidater:

För SFP: Magnus Björklund  
Berndt Långvik

För Sdp: Ove Blomqvist  
Anita Spring

För de gröna: Åsa Nystedt

## Segelbåtsdonation till klubben

Arbetsbladets chefredaktör **Jan-Erik Wiik** har donerat en 5,2 meters segelbåt med dubbelköl av märket Jouet till klubben. Styrelsen tackar för donationen. Båten behöver istandsättas. Här följer **Anders Hagmans** upprop om talkogång som är villiga att utföra arbetet:

BNK har blivit donerad en liten segelbåt på dryga fem meter med dubbla kölar och en liten kajuta. Den skall inkommande sommar stå till förfogande för klubbens medlemmar på Repis och skall sättas i skick med talko under denna höst/vinter för att på våren kunna sjösättas och föras till Repis. Båten finns nu på Emsalö Båtopplag där vi har möjlighet att få fixa båten i varm hall, med ledning av undertecknad.

Kontraktet mellan BNK-EBU är i kraft tre år till att börja med och omfattar utöver reparation i varm hall denna säsong även sjösättning, lyft, av- och påriggning, riggförvaring och vinterförvar av båten och dess utrustning. Detta står alltså EBU för. Vi börjar med tömmning av båten, demontering av beslag, slipning och spackling av alla ytor etc. Därefter målning och montering av nya beslag och så vidare. Den som vill vara med i projektet kan kontakta mig och vi går närmare igenom arbeten och gör upp ett ungefärligt schema. Min fru Elisabeth kommer att ta hand om madrasser, gardiner, mattor osv. och om det finns damer som vill vara med på ett hörn så är det bara att höra av sig! Jag har tänkt att man kunde vara ett gäng på kanske 8-12 personer som kan i olika omgångar, som ens egen tidtabell ger efter, delta i reparationen, så att man är kanske 3-4 personer varje gång samlade!

**Ring 0500-939 072 eller meila [anders.hagman@pp2.inet.fi](mailto:anders.hagman@pp2.inet.fi)**



# ORDNINGREGLER FÖR REPHOLMEN

Dessa regler gäller för alla medlemmar i BNK. Styrelsen kan i specialfall bevilja enskild person eller grupp lov att avvika från dessa för namngivet tillfälle. Vid behov kan enskild styrelsemedlem fatta ett sådant beslut.

Brott mot dessa regler skall behandlas av styrelsen och protokollföras. För brott mot dessa regler kan styrelsen besluta om sanktioner inom ramen för klubbens stadgar.

Dessa regler fastställs av styrelsen med enkelt beslut och kan avskaffas eller revideras med enkelt beslut. Styrelsemedlem kan i enskilda fall ge medlem lov att avvika från dessa regler.

Medlemmarna bör meddela om brister i ordningen och önskas inkomma med förslag till utveckling av ordningsreglerna till Repholmskommittén eller styrelsen.

## Bryggan:

- båt bör föra klubbflagga eller klubbvimpel eller på annat sätt kunna identifieras som klubbmedlem
- man får ligga längs med bryggan endast då det finns tillräckligt med plats för detta
- föreningen ansvarar inte för de bojar som är utplacerade
- ansvarsperson för evenemanget reserverar plats för angörande av förbindelsebåt
- elkablar och lösa trossar bör dras så att de inte utgör fara för medlemmarna
- bryggan är allmän och kan inte reserveras för privata ändamål
- andras båtar besöks endast på inbjudan
- spring och skrik samt störande radio och musik bör undvikas på bryggan
- hänsyn bör särskilt tagas till barnfamiljer och små barn
- nattro skall råda mellan kl 22 och kl 8
- mellan kl 22 och 8 skall all störande aktivitet försiggå i paviljongen, grillhuset eller bastun. Detta gäller ej vid klubbens officiella festligheter.
- tomgång är förbjuden
- hushålls- och toalettavfall, samt tobaksfimpar får inte slängas i sjön eller på land
- icke-medlemmar som besöker Repholmen utan värdar skall informeras om att platsen är i privat besittning, men skall inbjudas att besöka holmen för denna gång.
- medlemmar får medtaga gäster, som ej är medlemmar, max. 2

pers./medlem och gästande båt max. 1 st. Begränsningen gäller ej medföljande barn.

- gästande båtar anländer efter värden och far iväg före värden
- värden ansvarar för sina gäster
- övrigt besök av utomstående räknas som uthyrning av holmen

#### **Husdjur:**

- husdjur skall hållas kopplade. Ägaren plockar upp allt avfall djuren åsamkar.

#### **Byggnaderna:**

- bastureglerna bör följas
- bastubadande familjers rätt till att inte störas bör respekteras
- övernattnig i bastun är tillåten efter reserverade bastuturer, utrymmet skall ställas i ordning på morgonen före kl. 12
- paviljongen och grillstugan skall hållas städade. Köket i paviljongen är endast avsett för kökspersonalen
- toaletterna bör hållas städade
- utrymmen som använts bör sättas i ordning före kl. 12 följande dag
- tobaksrökning är förbjuden inomhus

#### **Sopphantering:**

- allt skräp skall personligen föras bort från holmen
- skräp får inte brännas i grillen

#### **Klubbens båtar:**

- klubbens båtar får användas av envar för korta utflykter eller för förbindelsetrafik till och från Kuggen
- vid användning av klubbens båtar bör de återställas i samma skick som vid ibruktagningen och angöras på ett riktigt sätt

#### **Öppen eld:**

- uppgörande av öppen eld förutom i grillen är förbjuden på hela holmen. I grillen får inte skräp brännas.

#### **Övrigt:**

- flaggreglementet bör respekteras
- reglerna för allemansrätten bör följas

Den som lämnar Repholmen sist ser till att dörrarna till bastun, ute WC:et, lusthuset och paviljongen är stängda och att gasgrillen är övertäckt med sitt skydd.

# Om hedersmedlemmarna

*Emedan det har uppstått situationer där hedersmedlemmarnas rättigheter och skyldigheter har diskuterats tog styrelsen upp denna fråga till behandling och gjorde följande skriftliga regler. Styrelsen vill poängtera att ifall det under tidigare årtionde någon gång temporärt funnits ett avvikande förfaringssätt, så är detta inte längre i kraft. Före detta styrelsebeslut har många gamla beprövade heders- och vanliga medlemmar tillfrågats om kutymen under klubbens 50 år långa verksamhet.*

## Val av hedersmedlem:

Styrelsen kan med enkelt beslut besluta om att medlem eller utomstående kallas till hedersmedlem i BNK. Beslutet bör protokollföras.

Som kriterier för beslutet bör tagas i beaktande:

- medlemsskapets längd
- personens insats för klubben, både i form av arbete och ekonomiskt understöd
- personens övriga egenskaper

Följande riktlinjer kunde följas:

- medlemsskap i åtminstone 20 år
- efter 50 års dlemsskap automatiskt hedersmedlemsskap
- styrelsearbete i över 10 år
- styrelse- och kommittéarbete i över 15 år
- lärararbete i över 20 år
- betydande ekonomiskt understöd i form av donationer eller upprepade annonser

Styrelsen har möjlighet i enskilt fall att frånga tidigare fastställa principer.

## Hedersmedlemmars rättigheter och skyldigheter:

### Rättigheter:

- befrias från att betala årlig medlemsavgift
- får bära hedersmedlemsflagga på sin båt

### Skyldigheter:

- samma som övriga medlemmar

### Hedersmedlemmar betalar liksom övriga följande:

- deltagaravgifter i klubbens resor, exkursioner o.dyl
- supébiljett vid av klubben ordnade fester
- lotteriavgifter
- elavgift på Repholmen
- bastuavgift enligt användande
- vimplar, flaggor o. övrigt material enligt fastställd prislista

Styrelsen kan med enkelt beslut avvika från ovanstående regler och besluta om beviljande av extra rättigheter i specialfall, gällande antingen/ både person eller/och tillställning.

Detta beslut kan återtas eller ändras av styrelsen med enkelt beslut.

# Navigationskurserna

Höstens navigationskurser har redan startat. Deltagaranatalet i år är mycket lågt (tillsammans 26 anmälda). Orsaken till detta kan sökas i en mycket dålig sommar och kraftigt höjda bränslekostnader. Vi har två pararellkurser i skärgårdsnavigation och dessa dras av **Jens Rönn** och **Rabbe Lutz**. Examen är den 12 december. Vi överväger som bäst att dra en skärgårdsskepparkurs också på våren. Följande kurser är på kommande senare:

Kustskepparkurs. Kursen i utvidgad terrester navigation hålles på tisdagar kl 18.30 - 21.00 på våren med start den 20 januari (preliminärt!). Examen är den 24 april. Lärare är **Jens**.

Specialkurs i utvidgad tidvattenberäkning och oceannavigering. Nu har ni chansen att lära er ordentligt om hur man seglar i tidvatten och över Atlanten med storcirkelnavigering. Nästa chans torde vara först om 3-4 år. Kurstiden är 10 torsdagskvällar kl 18.30-21.00. Ingen examen, men vi avslutar kursen med en "case" där vi seglar fram och tillbaka över Atlanten. Start den 15 januari och sista kursdag den 16 april, några lediga tordagar emellan pga. materialeställning, sportlov osv. Lärare är **Rabbe**, som har förkovrat sina kunskaper med praktiska övningar i tidvatten under sommaren. Förhandsanmälan är önskvärd så att vi kan utröna huruvida vi får tillräckligt antal kursdeltagare. Materialbeställning görs första kurskvällen.

CEVNI. En kurs i CEVNI-reglerna kommer att ordnas i april såvida vi finner att efterfrågan är tillräcklig. Också här önskar vi att de som är intresserade anmäler i god tid sitt intresse till läraren **Anders Hagman**. Tid: två kurskvällar.

Övriga kurser under planering: En kurs i radarnavigering är planerad till våren 2010 bestående av både en teoretisk del och praktiska övningar. En repetitionskurs för "gamylor" torde behövas igen, tidpunkt hösten 2009 eller våren 2010. VHF-kurs våren 2010. Praktisk båtförarkurs är under arbete.

**Alla kurser hålls på Borgå Medborgarinstitut, Skepparegatan 9 och anmälningarna skall göras dit.**

# Är du säker i din båt?

av *Anders Hagman*

Så är det höst igen och båtlivet börjar lugna ner sig. Men för mig och andra inom branschen så fortsätter det ända tills båtarna ska i sjön på våren igen! Vintern är kort inom båtbranschen. Ett annat sätt att förkorta vintern på är att ta ett lån på hösten som ska betalas tillbaka på våren...

Det är några saker jag vill prata om och det har i huvudsak att göra med säkerheten på sjön. Jag har länge varit intresserad av sjösäkerheten, men för många är det ett ointressant samtalsämne.

Säkerheten på sjön gäller alla som rör sig där. Inomskärs eller längre ut, nöden kan komma var som helst. Vi har kanske allt ok ombord på vår egen båt, men det kan komma situationer då vi måste hjälpa andra, kanske mindre kunniga. Den som har råkat ut för nöd, eller hjälpt andra i nöd så vet att en sådan situation bryter allt det vardagliga ombord. Och då står man inför en situation som kräver blixtnabbt agerande och då ska flera faktorer ombord fungera. Det kan vara frågan om att bogsera någon, plocka upp ett barn från vattnet, brand eller grundstötning med sjunkning som följd.

Har någon testat med en låtsas-situation ombord? Till och med den enklaste formen av övning kan ibland visa sig vara ganska krånglig och motsvarar inte alls det man i sitt stilla sinne tänkt sig!

Förra sommaren efter en helg på Repis, körde vi med vår segelbåt på Haikofjärden på väg hemåt. Plötsligt sa jag åt frugan att kom och ta pinnen (båtens...) och hon ställde sig för att styra, som vilken annan gång som helst. Utan att hon hann reagera så kastade jag livbojen i sjön. Jag sa ingenting, utan gjorde som Esa Kalervo från Baltic Cruising gjorde då jag tog seglingsexamen: jag var helt tyst och kollade situationen! Frugan minskade på farten, sa åt vår äldsta pojke, då sju år, att ta båtshaken. Hon vände båten, körde upp till livbojen som Axel sedan fick upplyft. Hurraaa! Bara en så här enkel övning, gav en helt annan bild på hur det går till i praktiken. Har man inte övat, så öva på skoj, man blir inte sämre av det. Kan inte låta bli att nämna att varken frugan eller våra pojkar har varit tidigare på sjön och denna övning var rolig för oss alla.

Som båtbyggare, besiktare och Finnboats Båtgranskare så har jag under dessa år i branschen sett gan-

ska eländiga båtar, installationer och "virityksiä" och en del av dessa har haft direkt med säkerheten att göra. Tyvärr.

Några exempel: brandsläckare ombord har varit så gömda att i en nödsituation hittar inte ens båtägaren släckarna. Det är garanterat. Livbojar har varit så bra fastbundna i pushpiten att vid nöd, så får man inte loss dem. Räddningsstegen har varit fastbunden i övre läge och den som är i vattnet får inte ner den. Automaträddningsvästar har inte haft luftpatron i sig medan ägaren trodde de var i skick. Släckningsfilten har varit i sin original plastförpackning och ännu gömd i ett skåp. Vid brand så får man för det första inte fram filt i tid och för det andra så kan man inte riva ut den för att fodralet/påsen inte sitter fast nånstans. För det tredje så kommer man inte i panik att hitta filt, för att den inte finns på sin RÄTTA PLATS!

Om jag sammandrar detta så skall släckaren och filt finnas på en sådan plats att vem som helst hittar dem. Jag brukar ibland berätta följande exempel: en familj ligger vid en gästhamn och till kvällen lägger man barnen och sova. Föräldrarna går upp på land och kanske festar lite. En brand bryter ut på båten där barnen sover och då skall vem som helst på stranden eller bryggan kunna gå i båten och GENAST hitta släckare och filt. Tyvärr så har de flesta båtar

brister här! Jag har massor med exempel på brister men jag tänker inte ta upp dem alla nu.

Nu skall jag ta en lite trevligare sak än det att båtar brinner och flytvästar pyser och tänker berätta min erfarenhet hur det gick till då jag tog Internationella Förarbrevet för Fritidsbåt.

Förarbrevet omfattar kunskap i navigering, sjövägsregler, väjningsregler osv. och som skärgårds- och kustskeppare har man fått undervisning i detta. Det ger betäckningen "C" (Coast) på förarbrevet. Man kan ta förarbrevet för motorbåt eller segelbåt och det ger betäckningen "M" respektive "S". En godkänd examen i segling ger automatiskt även godkänt för motorbåt, men inte tvärtom. För i segelbåt så ska man kunna som skeppare leda hela besättningen i olika manövrar och det är lite krätigare än i en motorbåt. Dessa är standard.

Som tillägg till förarbrevet kan man gå en CEVNI kurs som ger betäckningen "I" (Inshore) och ger kunskap om hur man rör sig med fritidsbåt på europeiska inre farvatten dvs. CEVNI områden. Det omfattar kanaler och floder i Europa.

För att komma in på CEVNI områden med fritidsbåt så hjälper det inte att man är kapten eller dylikt, utan det som krävs är Internationellt Förarbrev med tillägget CEVNI. CEVNI som

sådant har man ingen nytta av. Utöver dessa skall man ha Första Hjälp I (ettan) inte äldre än tre år. Och till sist det som visar kunskap i att hantera en båt, behöver man ha en godkänd båtförarexamen. I BNK är examenskörningarna ordnade så att Bjarne Creutziger tar hand om motorbåtskörningar och Esa Kalervo som har Baltic Cruising i Helsingfors sköter om seglingsexamen.

På våren 2007 var vi fyra personer som anmälde oss till seglingsexamen. Innan vi lade ut så gick vi igenom båten och Esa tog emot våra uppgifter och de intyg som krävdes, samtidigt utsågs den första skepparen, som skulle ta över kommandot. Vi hissade segel och förhören (jag måste nästan kalla det så...) började! Först tenttade Esa oss om segeltrimning och väjningsregler. Nu redan märkte vi alla ombord att det faktiskt handlade om examen och absolut inte om skolning! Vi märkte också hur allvarligt det var, för ombord rådde ingen diskussion, utan alla var tysta och svarade bara då Esa frågade! Oj oj, sku jag bara ha vetat vad som komma skall!

Färden fortsatte medan man blev förhörd om trimning för maximal fart respektive maximal höjd, samtidigt som man skulle navigera rätt. Senare på kvällen kom det lite missvisningar, deviationer, lanternor, dagsfigurer etc. med i bilden och trots att man kunde detta så blev man osäker pga. den lite stränga atmosfären. Då mörkret

började infalla så delades vi upp i två lag. Ena i laget var navigatör och den andra rorsman. Navigatören fick två punkter på sjökortet var emellan han skulle göra en ruttbeskrivning. Inga namn på ställen eller holmar fick användas utan endast sjömärken och fyrkaraktärer. Då "starten gick" så gav man kurs och sträcka-order nere från salongen i båten. Rorsman fick inte kommentera eller fråga nånting utan han styrde dit han fick order. Ifall nånting skulle gå på tok så fick man nog höra det av Esa, och det kom skarpt!

I nervositeten så körde jag förbi en babords isboj då jag sökte efter ett sektorljus på Mjölö fast det på riktigt borde ha varit två linjetavlor. Eller var det tvärtom, jag minns inte. Men i alla fall så körde jag kanske 100 meter förbi denna röda isboj där jag borde ha girat babord till farleden väster om Sveaborg. Jag var hela tiden i den ursprungliga farleden så det var ju ingen fara, jag bara missade farledskorsningen lite, men nog \*\*\* fick jag höra av Esa "kunniasana" och då blev det tyst ombord! I detta skede var det lite nervöst att reda ut var man hade gjort fel, men det löste sig.

Vi hade gått ut klockan 18.00 och kom tillbaka efter denna mycket intressanta examen cirka 04.00 på morgonen. Väl vid hamn så gick Esa ännu igenom nattens händelser med varje person.

Andra delen av examen gjorde vi efter två veckor och då handlade det i



huvudsak om man överbord manöver. Den utfördes så att en valdes till skeppare och resten var besättning. Utan förvarning så kastade Esa en fendert i sjön och då skulle man liksom fatta att göra nånting och hinna upp till "den nödställde" inom två minuter och med en fart av maximalt 1 knop. Esa tog tid med klockan, tittade på loggen och gjorde anteckningar. I praktiken så gick det till så att då fenderten kastades överbord, så ropade skepparen högt att "man överbord" och gav genast order åt nån att hålla utkik på den nödställde, medan de andra fick order om att sköta seglen. De som skötte seglen så gjorde ENDAST det som skepparen sa, även om de märkte att nu skiter det på sig.

Efter vissa manövrar så kom man upp till den nödställde och då gällde det ju i blåsten att vara noggrann att man fick båten att stanna i tid och med en fart av högst 1 knop. Innan man kom fram så hade man naturligtvis gett order åt en gast att ta båtshaken och gå upp på däck på en förutbestämd sida. Dessa manövrar gjorde vi tre per bog dvs. kryss, halv vind och slör, totalt alltså nio manövrar per man. Nån av oss hade lite för hård fart och nån missade den nödställde pga. att vinden tryckte på för mycket varvid man missade den nödställde med bara några centimeter. Då var det bara att passa på den maximala tiden på två minuter och försöka korrigera sitt misstag.

Det vi kunde alla konstatera av denna examensegling var pga. att Esa var ganska sträng så gav det en mycket bra och nyttig lärdom och vi tyckte alla efteråt att sån här typ av "väckning" borde alla gå igenom varje vår, det var faktiskt till nytta och vi ångrar inte ett dugg att vi var med! Så jag rekommenderar att de som har tänkt ta examen, så studera lite grundnavigationen med missvisningar, deviation, kurser m.m. och lär dig väjningsreglerna, fyrkaraktärer, lanternor och dagsfigurer etc.

Det är bra att det ordnas kurser i dessa ämnen, men det vi deltog i var som sagt examen, där man måste kunna saker. Jag blev faktiskt tillsagd skarpt en gång av Esa då jag frågade en allmän sak om att hålla utkik! Man fick höra: tämä ei ole koulutus, tämä on tutkinto!!!

Det här var kanske en grym beskrivning på examenskörning, men man behöver inte vara rädd att delta, absolut inte! Allt erfarenhet och kunskap är bra att ha och ju flera kunniga det finns på sjön desto säkrare är också omgivningen där. Man behöver inte heller sitta sena kvällar hemma och plugga CE-direktiv, brandsläckning och sjöräddning för det, utan passa på t.ex. en solig dag på sjön att kasta käring... alltså livbojen i sjön och fiska upp den! Speciellt barnen tycker om att kasta saker i sjön, öva med dem!

# Och kocken kom inrusande...

av *Rabbe Lutz*

När man som 60 plus får möjlighet att förverkliga något som man drömt om sedan barndomen tackar man inte nej. Må nu vara vilket stolleprov som helst.. Ända sedan liten har Biskaya fascinerat mig. Det startade antagligen med Husis och serien Nalle, Pelle och Pingo där nämnda huvudfigurer hittade på allt möjligt roligt som att bygga en båt, som döptes till Mary efter Nalles mamma! En av figurerna var Sälle som alltid stod med pipan i mun och berättade historier från den tid han var på sjön. Den bästa var om den gången han var på Biscaya, en stor storm blåste upp, och kocken kom inrusande.... Vad som sen hände fick man aldrig veta. Husis efter husis, inget svar på hur det gick. Så det var klart att detta blev kvar och snurra på hårdskivan. Vad händer på Biscaya?

Svante är på väg jorden runt, eller åtminstone till Nya Zeeland, och han kontaktade mig i början på våren och ville tala om seglatsen och kom i samma veva att nämna att han hade plats i båten på ett leg, om jag skulle vara intresserad. Jag funderade skarpt och länge, och meddelade honom några minuter senare att visst kommer jag, när far vi? Legget skulle vara från Falmouth i Cornwall

till Galicien i Spanien, tex. La Coruña. Själv skulle han avgå från Borgå i slutet på juni och ta sig via Gotland och Kielkanalen till Nordsjön och Engelska kanalen, och sedan till Falmouth där jag skulle mönstra på. Färdtiden till Spanien beräknades till 4-5 dagar, men på grund av att vindarna kunde vara hårda och vanligtvis rakt emot beslöt vi att reservera två veckor. Nu var vi två och jag frågade om jag kunde ta med en kompis. Det gick bra och på det sättet kom Seppo med i bilden. Svante kom sist och slutligen iväg och vi bokade in ett billigt flyg till London för avgång 4 veckor senare. Returflyget lämnades öppet.

Båten, Chaconne, en Hallberg-Rassey 31, typ Monsun, är en bra 70-talsbåt med långköl och topprigg. Förseglet var en rullgenua och storseglet kunde så gott som skötas från sittbrunnen. Också andra segel fanns ombord, fock, mindre genua och spinnaker. Förutom automatstyrning med ratt fanns ett vindroder, en grej som jag inte tidigare hade stiftat bekantskap med. Båda dessa automatiska styrningssystem visade sig fungera bra i lite friskare vind. I dålig vind hade vi problem emellanåt. Navigeringen var ordnad helt elektroniskt. En

bekväm grej, men litet för mycket förlitade sig kapten på elektroniken. Han har ett sjökortsprogram som var synnerligen bra och som hela tiden bra visade vår position och rutt vi gått. GPS:n gav oss Kög (kurs över grund) och fög (fart över grund) och vindex berättade om vind och kryssvinkel. Magnetkompass fanns, men ingen deviationstabell, så vi hade inte mycket nytta av den. Det som fattades var kompasskursen digitalt och ännu mera en vanlig logg som hade visat fart genom vatten. Vi skulle ju åka i vatten med starka tidvattenströmmar och då hade jag gärna kunnat räkna ut strömmarnas fart och kurs. Nu fick jag endast slutresultatet fög och Kög från GPS:n, och måste bakvägen försöka uppskatta strömmen. Ifall ett elektroniskt fel hade slagit ut apparaturerna hade det blivit knepigt. Det behövdes bara en störtvåg in i kabyssen och på datorn och den skulle ha klappat ihop. Den var dock fastmonterad på navigationsbordet och endast en gång fick vi in en aning stänk. Andra apparater vi hade var radar och VHF samt satellittelefon. Båten var utrustad med räddningsflotte och Epirb. Själva hade vi alla "paukkuliivit" på och på båten rörde man sig med livlina.

Snålt var det om utrymmet, alla segel och våra egna grejer hade vi i förpiken, Svante och Seppo bunkrade i salongen och jag sportade med att klämma in mig i stickkojen bakom navigationsbordet. Det var riktigt bra

när man lyckats klämma in sig på plats, men själva proceduren att komma in och ut hade väl skötts bättre av en mera spänstig och yngre person. Nå, efter 10 dagar och ca 60 in- och utkrypningar behärskades tekniken. Köksarbetet var en historia för sig. I hamn var ju allt så bra, men ute på havet i hård sjögång och rullning var det inget direkt nöje att varken diska eller laga mat. Särkilt som det fattades punkter att göra sig fast. Två dagar i rad diskade jag dygnets disk, tog ca en timme per gång, med tre extremiteter att hålla sig fast och en att göra jobbet. Seppo hade det ännu bättre följande dag då han gjorde fisk-soppa i liknande omständigheter. Det var bra att vi inte hade små barn med och jag tänker inte heller här desto mera relatera det svenska språkets oanade nyanser med hjälp av diverse finska låneord. Men diskat blev det och mat fick vi och allt var hejsan.

Vakturerna lades upp så att först började vi kl 22 och fortsatte till kl 10 följande morgon med tre timmars pass var. Mycket bra system, det gick att hålla sig vaken och man fick sova tillräckligt. Efter Cherbourg tog vi i bruk också dagsvakten och gick dygnet runt med tretimmarsvakter. Under de långa nattimmarna höll man utkik både visuellt och med radar, styrde båten ibland då automatiken inte fungerade, åt en större mängd mackor och fundrade på allt mellan himmel och jord. Efter gjort pass, främst efter

hundvakten 01-04, somnade man bums in. När vi låg i hamn hade vi naturligtvis ingen vaktgång och kunde så få sova ut. Dessutom lyckades på något sätt skötande av den personliga hygien bättra när man hade tillgång till rinnande vatten, även om det där rinnande på några ställen var att lite ta i. Och i hamnarna tog man förstås tillfället i akt att gå ut på stan och äta gott på någon krog, vi var ju främst i Frankrike!

Ja resan då? Svante försenade sin ankomst till England och per telefon kom vi överens att ta första bästa tåg till Dover och där möntrade vi på och den gamla besättningen gick av. Följande morgon, söndag, körde vi ut från Dover, beundrade de vita kliporna och hissade segel. Meningen var att vi skulle gå längs Englands sydkust till Cornwall och därifrån ta vägen över Biscaya. En av orsakerna var att strömmarna var svagare där. Vi gick någorlunda skapligt till Dungeness udde, där ett stort kärnkraftverk var placerat, rundade udden och började få allt sämre vind. Efter långa konsultationer beslöt vi ta steget tvärs över kanalen för att få bättre kryssvinkel och få hjälp av tidvattenströmmarna. Så dålig var dock far-ten att det tog oss hela natten att komma över trafikstråken ungefär i riktning Dieppe. Svante var i detta skede mycket ovillig att ta till plåtgenuan så det såg lite ut som om vi skulle bli och sitta länge där ute.

Under dagens lopp kämpade vi på mot Normandies yttersta udde som vi tänkte runda och sedan gå till Channel Islands, närmare bestämt Jersey. Tills jag läste i Reeds´ att öarna står utanför EU och att det fordras pass. Seppo hade endast ID-kort med sig! Glöm alltså detta och jag sökte sedan upp en hamn på Normandies västkust mitt emot som kunde tänkas. Det var en hamn med en tröskel så ögat att kunna gå in låg mellan kl 6 och 10 följande morgon. Strömmarna visade sig spela oss många spratt. Inte för att de var fel uträknade men på grund av att vi aldrig lyckades hålla tidtabellen. Vi var som konstaterades på fel tid på fel plats. På natten till tisdagen när jag kom upp på mitt pass kl 01 berättade Seppo att nu gör vi rekordfart, 2 knop bakåt! Tidigare föregående dag hade vi gjort över 10 knop framåt. Vi höll på att runda hörnet på Normandie och nu drev vi bara tillbaka. Jag kollade snabbt tidvattentabellerna och kunde konstatera att vi kommer att missa ögat till vår hamn. Skulle vi vänta 12 timmar eller göra annat? Vi kollade Reeds´ på nytt och fann att bästa alternativ var att gå tillbaka till Cherbourg som var en 24-timmars hamn. Ingen tröskel alltså. Vi svängde om och nästa förmiddag går vi in i Cherbourg för att vila och bunkra. Och jag lyckades omedelbart med att få två nya att verkligen uppskatta Frankrike och franska matbutiker, franska matpriser och viner etc.

Efter en natt i hamn gick vi ut med riktning mot Bretagne. Först hade vi tänkt ta in på ön Isle d'Ouessant väster om Bretagne, men det visade sig vara en hamn med endast ankarförtöjning. Inne i bukten som leder till Brest däremot hittade vi en 24-timmarshamn Camaret med ordentliga pontonbryggor. Två nätter blev det igen till sjöss. Första kvällen hamnade vi i ganska hårt väder, vinden pressade på från varierande håll, men mest förstås rakt framifrån. Varken automat- eller vindrodret fungerade i den vinden som uppgick till över 15 meter i byarna. Så det var bara att styra för hand, tre timmar i taget. Vinden lugnade sig följande dag, men sjögången blev allt grövre. Vi närmade oss Bretagne, men var igen så pass försenade att vi fick kämpa mot strömmen. Vi konstaterade att vi skulle hamna att gå in mellan ön och Bretagne mitt på natten och det ville inte Svante, för det var svårnavigerbart tyckte han, så vi beslöt runda hela ön i stället. Det gick tyvärr inte för vinden försvann och strömmarna förde oss. När kryssvinkeln blir 180 grader, dvs då man efter ett slag går precis tillbaka dit man kommit från, då kan man inte mera segla. Vi beslöt att utvänta situationen, stampa på ställe och vänta på gryningen och sedan gå in med motor den ursprungliga kortare vägen. Så gjorde vi och vi närmade oss Isle d'Ouessant på dess östra sida och våggången blev allt större och allt

krabbigare. På morgonen hamnade vi i en verklig krabbsjö med huvudvågorna snett framifrån och en annan vågfront kommande in från styrbord. Jag beräknade att våghöjden var ca 10 meter! Vågorn är långa på Atlanten så detta var inget större problem. Vi minskade farten på båten så att den klev snällt upp på vågkammen, gick över, och föll sedan någorlunda behärskat ner i vågdalen. Bra så långt. Men de där sidovågorna spelade oss många spratt och särskilt två gånger upplevde vi det värsta hittills. Just uppe på vågtoppen kommer sidovågen rullande, går under båten och plötsligt har vi inget vatten alls under kölen. Båten faller förstås med sidan åt styrbord och rasar ner i vattnet många meter under. Det är svårt att bedöma hur mycket det var, men det skrällde bra till när vi dunsade in i vattnet. Båten klarade sig, riggen kom inte ned och Seppo och jag som då var ute hölls kvar i båten. Om det före det här hade funnits någon ordning inne i kajutan så var det i alla fall nu slut med den. Det var väl i det här ögonblicket som kocken borde ha kommit in(?)rusande, men hans syntes nog inte till. Ungefär 1½ timme fick vi jobba med vågorna tills det började lugna sig och vi kunde så småningom få en bättre kurs och köra in mot hamnen. Det var en skön känsla att få fast mark under fötterna igen.

Så var det dags igen för mat, tvätt, bunkring ordentligt för nu skulle vi ta

sista legget vilket innebar 3 eller 4 nätter till sjöss. Tidigt ut igen, men som vanligt hade vi vindgudarna emot oss. Under hela resan hade vi kanske 60 % vind som gick att segla i och resten blåke som fordrade motor. Då det var vind var den 100% rakt emot eller lite snett emot så att vi måste gå med tightaste möjliga kryss. Ingen slöör eller läns på hela färden. När vi sedan dessutom hade en rullgenua uppe, som dessutom envisades med att hållas helt utdragen fanns det inte så stora möjligheter att gå tight kryss. I 60 graders kryssvinkel började det löpa någorlunda. En natt lyckades jag komma upp i reisliga 5 knop genom att dra in 2/3 av genuan. När jag vaknade tre timmar senare var genuan utrullad igen och farten ner i två knop. Varför kapten inte böt ut rullen till kryssflock förstår jag fortfarande inte, fastän vi mycket pläderade för detta med Seppo. Men det finns ju två seglarskolor, de som lär sig först teorin och sedan bättrar på, och de som ser till att allt måst uppfinnas på nytt, "kantapään kautta" så att säga.

Så fortsatte vinden att bråka med oss. Enligt väderleksrapporterna skulle den äntligen vrida sig mot nordost vilket betydde att vi skulle få läns. När vi dessutom nu närmade oss gränsen för kontinentalsockeln minskade strömmen allt mer. Vi skulle äntligen kunna gå med fulla segel i en ganska skaplig fart. Men, nehej! Vindkantringen uteblev och kom faktiskt

att ske först 1½ dygn senare, för sent. Vi diskuterade mycket vad som skulle göras. Med 2-3 knop skulle vi anlöpa La Coruña först på torsdagen, då vi egentligen borde sitta på planet från Bilbao. Seppo hade saker att sköta hemma och under seglatsen blåste det upp också på hemmaplan sånt som behövde min närvaro. Till sist lyckades vi övertala kapten att fortsätta gå i den kurs vi hade, ca 180 grader, vilket betydde rakt på Gijon i Asturien. Med kurs 220 hade vi gått mot La Coruña. Våggången blev allt gemytligare och lägre, vi hade nu gått över kontentalsockeln kant och bottnet försvann snabbt från 150 meter till över 4 km! Nu var vi ute på Atlanten. Men då samtidigt vinden beslöt att helt ta hommio konstaterade vi att även om vi hade rätt kurs kom vi ändå inte fram. Så plåtgenuan kom till användning och de följande 17 timmarna gick vi för motor ända in till Gijon. Det är tisdag förmiddag då vi sakta går in i Gijons 24-timmars hamn, får oss visad en plats, städar båten, städar upp oss själva, packar våra saker. Så mönstrar vi av efter tre nätter på båten den sista leggen och allt som allt 10 dygn från Dover och med 741 M i bagaget.

Nu hade vi i stället bra med tid och kunde ta det lugnt med två natters hotell och en hyrbil från Gijon till Bilbao. Seppos dotter i Stockholm fixade flygbiljetterna åt oss, min dotter i Hesa fixade hotellen och jag fixade bilen genom att gå över torget i Gijon till

Hertz´ kontor. Bilturen längs Asturiens, Cantabriens och Baskiens kust var synnerligen givande och den sista kvällen i Bilbaos gamla stad var en bra avslutning på detta seglings-äventyr. Flygresan över Oslo och Stockholm var händelslös, 10 km luft under planet var inte alls så spännande som 4 km vatten under båten. Men det mest oförglömniga var nog sjögången då vi rundade Bretagne. Fastän ingen kock kom inrusande....

Och Svante då? Han fortsatte västerut, först ensam, sedan skulle en av hans pojkar mönstra på, och båten skulle föras till södra Portugal där den skulle bli liggande i en månad. Svante skulle åka hem för att ordna en massa saker för att sedan på hösten ta sig till Kanarieöarna och i november påbörja det största legget över Atlanten till Karibien, Tobago tror jag han sade att målet var. Senare hägrar Karibien och Panama kanal, varefter han skulle gå över Stilla havet ända till Nya Zeeland. Hur han skulle komma hem var helt obestämt i

detta skede. Det ser ut som om tävlingen om "propellern" är avklarad för några år framöver. Redan i år betyder Borgå-Portugal över 2000 M!

Svante var synnerligen noga med att full säkerhet skulle råda ombord, och alla situationer bemöttes med att lugnt gå igen genom alternativen. Det som vi med Seppo var oense med honom om hur man seglar tror jag nog att han kommer att "uppfinna" själv under kommande år. Och så får vi också hoppas att elektroniken fortsätter att fungera så att han inte behöver ta till "hedenhösmetoder" i navigeringen. Vilket han väl nog behärskar, han har ju gått alla navigationsskurser.



rutten från Dover till Gijón

## Den 24 maj utdimitterades följande nya skeppare:

### Skärgårdsskeppare:

Kjell Adolfsson	Pernilla Bergman	Bettina Bergström
Peter Blomqvist	Jörgen Björklund	Anders Eriksson
Carola Eriksson	Mikaela S. Eriksson	Johan Forssell
Jan From	Niclas Grönlund	Greger Grönroos
Harriet Henricson	Britt-Lis Henriksson-Sederholm	
Anton Holmberg	Magnus Holmberg	Peter Johansson
Seppo Kuhavuori	Marie Malmberg	Kaj-Erik Nygård
Petra Pettersson	Valter Rosenlöf	Patrick Sederholm
Sari Syrjäkari	Nina Wesslin	

### Kustskeppare:

Kjell Adolfsson	Anders Eriksson	Joakim Eriksson
Mikaela S. Eriksson	Mikaela T. Eriksson	Niclas Grönlund
Mathias Grönqvist	Greger Grönroos	Magnus Holmberg
Seppo Kuhavuori	Petra Pettersson	Valter Rosenlöf
Patrick Sederholm		

### Högsjöskeppare

Thomas Blomgren	Jim Eriksson	Nils Eriksson
Elisabeth Kvikant-Hagman		Anne Leppänen
Kristian Neuvonen	Petra Pettersson	Annika Wickström

Carl-Oskar Wickström      Jan-Patrik Wiksten

## Övriga nya medlemmar i BNK (t.o.m. 1.10.2008):

KS Frank Grönqvist      SS Lena Kaasinen

## Förtjänsttecken och vandringspris på vårbalen:

Intressepokalen	Robert Wiksten
Puttes och Pias servis	Annika o. Johanna Wiksten
Stopet VI	Elisabeth Kvikant-Hagman
Ratten	Till minnet av Hasse Fagerström
Skepparen	Petra Pettersson

BNK:s förtjänsttecken i silver      Solveig Vuorela

Till hedersmedlemmar har kallats

Tom-Hilding Andersson
Björn Ehrstedt
Tom Grönqvist
Nils Uddström