

# SKEPPAREN

## 2009



## KOMMODORENS SPALT

Bästa skeppare, i skrivande stund är marken vit efter en hel dags ymnigt snöfall – skönt med riktig vinter. Trots mildare vintrar på senare år så får vi nog räkna med att lyfta upp våra fritidsbåtar också i framtiden. Därmed behövs också vinterförvaringsplatser. Detta är ett faktum. Men när vinterförvaringen nu skall förbjudas på området mellan Havsgatan och Havshamnen (av estetiska skäl?) så var ska då alla båtarna ta vägen på vintern?

Och när nya havsnära stadsdelar skissas upp så är bryggor med båtar både dekorativa och säljande beståndsdelar i framtidsvisionerna på arkitekternas ritbord. Men var finns varven? och vinterupplagen?

Vårt fritidsbåtliv är en fantastisk tillgång och måste försvaras! Småbåtsplatserna på västra Drumsö måste få finnas kvar också efter att den nya stadsdelen har byggts där. Med kreativitet, nya tekniska lösningar och nytänkande på flera plan går det att lösa; inklusive vinterförvaringen. Det måste gå!

I förra numret skrev Thure Malmberg om skonaren "Kathrina". I detta nummer får vi läsa om paketjakten "Österstjernen", som var en tidig föregångare till dagens svergebåtar. Mika Fagerudd, som själv hör till den nya "Österstjernans" besättning, berättar om hur en seglats kunde gå till mellan Skeppsbron i Lovisa och den i Stockholm på 1830-talet. (Om någon är intresserad av en seglats, eller kanske av att delta i arbetet med "Österstjernen" så kontakta föreningen Österstjernen r.f.)

Portugal och Spanien var de två expansiva världsmakterna i början av 1500-talet. För att undvika konflikter dem emellan hade man delat in jorden i varsin halva: en västlig spansk och en östlig portugisisk. Konkurrenten om den oerhört lukrativa kryddhandeln var stenhård. En portugis som bytte sida och seglade västvärt med spanjorerna, var det som inledde deras kolonisering av Filippinerna. Att ett av hans fartyg, Victoria, också var det första som fullföljde en segling jorden runt var en bisak. Det viktigaste var kryddlasten som, väl hemförd, inbringade en enorm vinst. Läs mer om Fernão de Magalhães' märkliga bragd i Peter Holmbergs artikel.

På årsprogrammet finns flera olika kurser för den som är intresserad. Exempelvis VHF/DSC kursen i radiotelefoner som i år anordnas i samarbete med NJK på Björkholmen.

Årsmötet är också i år på Handelskyllet, fredagen den 6:e mars kl. 18.30 och förutom de stadgeenliga ärendena kommer vi även att få lite musikalisk underhållning, höra nyheter om Kustskepparexamen samt mat och dryck förstås. Välkommen!

Vår nyaste styrelsemedlems, Mikael Katajainen, artikel redogör utförligt för brandskyddet i fritidsbåtar. Läs den! Själv lärde jag mig en hel del nytt.

Slutligen, Bästa Skeppare önskar jag Dig ett Gott Nytt Båt-År!

### Navigationssällskapet i Finland r.f

Grundat år 1947.  
Navigationsförbundets  
medlemsförening nr 1

#### Styrelsen

##### Kommodor

Kristian Thulesius

##### Vicekommodor

Eric Sundman

##### Skattmästare

Thomas Björkman

##### Sekreterare

Carina Keränen

##### Ledamöter

Mika Fagerudd

Peter Holmberg

Per-Erik Karlsson

Mikael Katajainen

Åke Lindroth

Frejvid Stenström

#### Kansliet

Storsvängen 10  
00200 Helsingfors  
tel/fax 09-673 916

#### Adressförändringar

Navis@luukku.com  
eller till kansliet

#### Allmänna föreningsärenden

Kristian Thulesius,  
Fogdevägen 4 C 44  
00600 Helsingfors  
Tel 040 575 2086  
Navis@luukku.com

#### Redaktion

Peter Holmberg  
Kristian Thulesius  
Susanne Kuusansalo

Skepparen 1/2009  
Medlemstidning för Navigationssällskapet i  
Finland r.f

#### Pärmbilden

Karta över Magellans sund, som upptäckts och genomsegldes av Fernão de Magalhães.  
*Arnold Montanus, 1671*

**MIKAEL KATAJAINEN**

## **HUR UNDVIKER JAG BRAND OMBORD PÅ MIN BÅT?**

En brand ombord på en fritidsbåt kan uppstå på många sätt. För att förebygga att en eldsvåda bryter ut finns det flera tumregler som är viktiga att hålla reda på. Tänk efter före!

Viktigast av allting vid brand ombord, är ombordvarandes säkerhet. Alla ombord skall veta hur man tar sig ut ur en båt som brinner. Segelsäckar och dyligt får inte blockera nedgångar och luckor. Inträffar en olycka är den som kommer med annan båt enligt lagen skyldig att lämna all hjälp som är möjlig utan att han försätter sig själv eller andra i oskäligen fara.

### **ALLMÄNT**

För att en brand skall uppstå krävs det

- Syre (syre finns i omgivande luft)
- Brännbart material (utöver drivmedel finns skrov, inredning och tillbehör som, om det är av trä, plast och textilier brinner bra)
- Värme (värmekällor: motor, spis, kylskåp, värmeanläggningar, fotogenlampor, elsystem etc.



Foto: EGENTLIGA FINLANDS RÄDDNINGSVÄRK

### **TANKNING**

Vid tankning skall motorn stängas av. Släck kylskåpslåga, fotogenkök eller annan låga även i slutna förbränningsystem. Låt helst besättningen gå iland och stanna där till dess att motorn är igång och det är dags att kasta loss.

Lösa bränsletankar får inte fyllas på ombord. Om

50 liter bensin fylls på trycks 50 liter explosiv bränslegas tyngre än luft ut ur tanken. Tänk på att kallt bränsle från cistern vid en bensinstation expanderar kraftigt en varm sommardag. Fyll därför inte tanken helt.

Bensin och dieselolja avger gas som blir brandfarlig när den blandas med luftens syre. Gasblandningen är tyngre än luft och "rinner" ner i de lägst belägna delarna i båten. Motorn som oftast är lågt placerad kan tända gasen genom t.ex. gnista från generatoren eller startmotorn.

Var noga med att ventiler motorrummet under minst 2 minuter före start. De flesta bränder inträffar vid start efter tankning.

En båt som brinner exploderar inte!

Efter antändningen, fast den har varit häftig, brinner båten utan explosionsrisk. När t.ex. en bränsleledning brinner av flammor elden upp kraftigt men utan sprängverkan.

### **GASINSTALLATIONER**

Gasol är också tyngre än luft. Den kan vid läckage tränga in i utrymmen med öppen låga eller där risk för gnistbildning finns och då kan det lätt uppstå en explosion.

Vid brand, om det finns gasflaskor ombord, måste huvudventilen stängas och flaskan skyddas mot upphettning. Går det inte att skydda gasflaskan

måste man flytta den i säkerhet.

Kontrollera regelbundet att gasolssystemet är tätt. T.ex en fastmonterad läckindikator kontrollerar varje gång ventilen på gasflaskan öppnas. Lär dig och din besättning att känna igen gaslukten.

### **MOTORN**

Motorrummet för inombordsmotor skall vara väl avskilt från övriga delar av båten. Gäller också utombordsmotor som monteras i motorbrunn inne i båten. För att minska brandrisken skall motorn och motorrummet rengöras regelbundet. Lösa föremål får inte förvaras i motorrummet. Isoleringen i motorrummet skall ha en oljetät yta som är svårantändlig.

Avgassystemets yttemperatur kan vara över 80 °C så det bör vara bra isolerat. Motorrummets ventilation skall vara enligt motorns luftbehov och värmeavgivning.

### **ÖVRIGA INSTALLATIONER**

Vid installation av spis, ugn, kylskåp etc. skall alltid tillverkarens instruktioner följas. Ytterst viktigt är att ventilationen i boutrymmen är god när en apparat med någon form av förbränning används.

Träytor och textilier och annat brännbart material får inte finnas i närheten av öppen låga eller heta ytor, utan måste skiljas från dessa med flamskydd av isolerande material.

Diskho av rostfritt stål kan förosaka brand. Den är en perfekt plats att lägga saker i när man är ute på havet. Men den runda formen i kombination med högglassigt rostfritt stål bildar en perfekt solfångare som koncentrerar solstrålarna som ett brännglas.

### **HUVUDSTRÖMBRYTARE OCH ELLEDNINGAR**

Huvudströmbrytaren skall koppla bort alla elförbrukare och startmotorn. Den kopplas så nära som möjligt efter batteriet på pluskabeln. Före strömbrytaren skall säkerhetssystemet kopplas, t.ex gasvarnare, tjuvlarm och automatisk länsppump.

Brytare, säkringar och kopplingsdosor etc. får inte finnas i motor- eller tankutrymmen i bensindrivna båtar. Elledningarna skall vara mångtrådiga och tåla vatten, olja och bensin samt monteras så att de inte utsätts för mekaniskt slitage eller strålningsvärme från motor,

avgassystem, värmeanläggning etc.

Elektriska anslutningar på motorn skall regelbundet kontrolleras så att glapp inte uppstår med gnistbildning som följd. Vatten- och bränsleläckage kan förosaka kortslutning. El för nöd- och säkerhetsutrustning bör monteras så att försörjningen inte påverkas om båten tar in vatten.

Landström skall monteras av fackman. För att hindra den galvaniska strömmen att på kort tid äta upp drev, axlar, roder, motorer etc måste en skiljetransformator installeras. Kolla med leverentören att den elektroniska batteriladdaren har en inbyggd skiljetransformator och att den har jordfelsbrytare.

### **FASTA SLÄCKSYSTEM**

Alla båtar med inombordsmotorer bör ha en sprinkleranläggning då det är mycket svårt att släcka med handbrandsläckare under durkar och bakom motorer. Fasta anläggningar finns med pulver, kolsyra eller vattendimma som släckningsmedel.

Kom ihåg att om en kolsyreanläggning har använts, måste utrymmet tömmas på människor omedelbart. Kolsyran kan kväva den som blir kvar.

Ett fast släcksystem ersätter inte försäkringsvillkorens krav på handbrandsläckare.

### **HANDBRANDSLÄCKAREN**

En godkänd handbrandsläckare av klass AB eller ABC med minst 2 kg släckningsmedel skall finnas ombord då båten har en förbränningsapparat, en inombordsmotor eller en utomborsmotor på mer än 25 kW. En över 10 m lång båt bör ha två stycken handbrandsläckare.

Man föredrar pulver som släckningsmedel. En pulverhandbrandsläckare tål köld och sjögång. En pulverläckare kan släcka trä, papper, textilier, bensin, olja, plast och liknande. Pulvret är inte elektriskt ledande. Studera bruksanvisningen på släckaren. Alla bör veta hur den skall användas!

### **SLÄCKNINGSRÅD**

Om brand uppstår gäller det att inte gripas av panik. Titta noga var brandhärden är. Rikta pulverläckaren så att pulvret väller över det som brinner. Spruta med korta svepande rörelser tills

lågorna slagits ner. Om det är vätska som brinner skall man vara aktsam att man inte går för nära med pulversläckaren. Då kan pulvret när det kommer med tryck tränga den brinnande vätskan framåt. Kom ihåg övervakningen så att inte en återantändning kan uppstå.

Om släckaren har använts, sprinten har lossnat eller tryckmätaren visar rött måste man föra den på service. En släckare som förvaras i köld och rörelse skall årligen granskas.

### **KOM IHÅG**

Strålningvärmen som uppstår vid brand är betydande. Man måste vara beredd att hoppa i sjön. Måste man hoppa bör det ske i lovert. Flytväst är ett måste. Finns livboj ombord, kasta ut den innan du hoppar. Håll dig i närheten av båten så blir du lättare upptäckt.

Kontakta alltid ditt försäkringsbolag efter en brand.

*Artikelförfattaren är aktiv FBK:are*

## **KURSER, ÖVNINGAR OCH ANDRA AKTIVITETER 2009**

### **Kurs i VHF/DSC-radiotelefoni börjar 05.03.2009**

Kursen utgör förberedelse för Kommunikationsverkets SRC-examen (godkänd examen krävs för användande av VHF-radiotelefon i fritidsbåt och vissa smärre fartyg i yrkesmässig inrikestrafik). Efter kursen ordnas gemensamt tillfälle att avlägga officiellt kompetensprov (SRC-examen) i Kommunikationsverket.

Kurstidtabell: torsdag 05.03., 12.03. 19.03.och 26/3 kl. 18.00...20.30 + ett repetitionstillfälle á ca 2 h kort före examen. Kursavgift (exklusive avgifterna till Kommunikationsverket) 50 € Anmälningarna tas emot av Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com; sista anmälningdag 02.03.2009. Kursen leds av Eric Sundman. Minst 6 deltagare behövs för att kursen skall kunna startas. Kursplats meddelas innan kursen börjar.

**Skärgårdsskeppkurs start 03.03. 2009**, 9 lektionstillfällen och examen fredag 24.04.2009. För anmälan och information om plats och övrigt kontakta Franz Bachér tel. 09 412 8001 eller 0400 967 983

**Årsmöte fredag 06.03.2009** kl. 18.30 på Handelsgillet på Kaserngatan i Helsingfors.

**Grundkurs i GPS-navigering börjar 07.05.2009** .Teoridelen torsdag 07.05. och 14.05.2009 kl. 18.00...20.15. Praktikkdelen (2 gånger á 2 h / deltagargrupp) hålls i maj/juni till sjöss på skolbåten Navis; tidtabellen fastställs under teoridelen.

Kursavgift 80 € Anmälning om deltagande senast 11.04.2008 till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. Kursen leds av Eric Sundman. För att kursen skall kunna startas behövs minst 6 anmälda deltagare. Kursplats meddelas deltagarna innan kursen börjar.

**Praktikkurs för motorbåtsförare maj / juni 2009.** Praktikkursen är numera certifierad inom ramen för Finlands Navigationsförbunds kvalitetssystem. Intyg över genomgången kurs och godkänt examensprov behövs vid ansökande av internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt.

Kursen (inklusive examensprov) tar 10...12 h i anspråk och genomförs på skolbåten Navis. Den exakta tidtabellen är tillsvidare öppen; planeras av kursledarna. Kursavgift 60 € Anmälningar senast 30.04.2009 till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. Kursledare Mika Fagerudd.

### **Radarkurs sommaren 2009**

Radarteori och -praktik med tentamenskörning. Kursen kompletteras med en mörkerkörning i augusti. Tidtabellen är tillsvidare öppen; planeras senare av kursledarna. Kursavgift 120 € Anmälningar senast 30.04.2009 till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. Kursledare Freyvid Stenström och Kristian Thulésius.

# ***Bästa skeppare!***

Vi säljer **sjökort, sjökortsserier** och **CD-sjökort** med **10% rabatt på rmp**, d.v.s. **billigare** än ”**mässpris**”!!

## **Skepparmössor**

**Lippis-mössor** med broderad kokard, kompetensvimplar, kokarder, stjärnor, blus-, medlems- och civilmärken.

Övriga produkter bl.a.: Uni-plotterlinjalen för kurs och bäring (mycket enkel att använda), passare, transportörer, parallellinjal, signalflaggor, brandfiltar, Besökshamnar, Seglarens årsbok, fuktslukare, termosmuggar, musik ...

***Välkommen!*** till vår försäljningsutställning:  
Adress: Storsvängen 10, Drumsö.

Se öppethållningstider på vår hemsida:

**[www.navekon.com](http://www.navekon.com)**

Andra tider enligt överenskommelse. Hemtransport kan ordnas vid behov.

Eller beställ varorna bekvämt per post.

Beställningar: **Oy Navekon Ab**, Stora Ullholmsvägen 7 N  
142, 00960 Helsingfors. Tel. 09-325 2639, 040-553 1460.  
Även kvällar.



**PETER HOLMBERG**

## **HISTORIEN OM DEN FÖRSTA VÄRLDSOMSEGLINGEN**

Fernão de Magalhães' namn är för alltid sammankopplat med den första världsomseglingen som genomfördes 1519-1522. Han föddes omkring 1480 nära Sabrosa i Portugal. Han var således i tonåren då han tog del av Christofer Columbus upptäckt av Västindien och Vasco da Gamas seglats kring Afrikas sydspets till Indien. Redan som ung pojke kom Fernão de Magalhães till hovet i Portugal och undervisades i geografi, matematik och navigation. Hans dröm var att bli sjöfarare och att göra upptäckter. År 1505 tog han tjänst vid Portugals flotta.

Då konungen sände en eskader till Indien följde Fernão de Magalhães med på denna färd och deltog i erövrandet av Goa (Indien). Eskadern hade också till uppgift att försöka nå de eftertraktade "kryddöarna". Under de år resan tog lärde sig Fernão de Magalhães mycket och hemkommen var han kunnig i sjömanskap och navigation. Efter detta deltog han i en krigsråd mot Marocko och sårades då portugisiska trupper stormade moreernas fäste vid Azamur.

Fastän Fernão de Magalhães vid detta laget var en erfaren sjöman och dessutom visat mod och djärvhet då det gällde krigföring vände lyckan för honom. Han hamnade i onåd vid hovet då han anklagades för att ha bedrivit privat handel och 1517 var han tvungen att fly till Spanien där han tog spanskt medborgarskap.

Vid denna tid pågick en tävling mellan Portugal och Spanien om vem som kunde erövra de rika kryddöarna i östra Asien. För att undvika öppet krig mellan de två staterna och få ett slut på kapplöpningen delades jordklotet upp i två halvfärer, den ena för Portugal, den andra för Spanien, de två ledande sjöfartsnationerna vid denna tid. Påve Alexander VI lade 1494 fram detta fördrag och den tänkta linjen drogs 370 leagues västerut från Cap Verde. Land öster om denna imaginära linje tillhörde Portugal, medan land väster om linjen tillföll Spanien. Linjen skar ut en del av Sydamerika (Brasilien) som därmed utgjorde Portugals intressesfär, medan t.ex. Mex-



Fernão de Magalhães (c. 1480-1521) var den första att göra en världsomsegling. Han seglade med sin flotta över Stilla havet till kryddöarna, där en värdefull kryddlast togs ombord. Han sårades och dog i en skärmytsling med befolkningen på öarna. *Okänd konstnär, 1848.*

ico tillföll Spanien. Enligt detta fördrag ansåg Portugal, att då de seglat österut runt Afrika till kryddöarna, tillhörde dessa öar dem. Spanien igen ansåg att om de, genom att segla västerut, också nådde dessa öar, skulle de ha likvärdig besittningsrätt till de rika öarna.

Fernão de Magalhães hade vistats bara ett år i Spanien då han lade fram en storstilad plan för den spanska konungen Karl I: man skulle segla runt Sydamerika, vidare över Stilla havet och lägga Stilla havet med dess öar under spanskt välde, samt slutligen nå kryddöarna västerifrån. Planen var lockande och Fernão de Magalhães var övertygande och snart hade konungen ställt medel till förfogande för en dylik expedition.

Den 20 september 1519 avseglade en flotta, som bestod av fem skepp:



Karta över Ostindiska övärlden. Kryddöarna ligger mellan Gilolo Insula och Celebes, österut från Borneo. *Gerhardus Mercator-Henricus Hondius, 1630.*

- Trinidad, 100 ton, flaggskepp
- San Antonio, 120 ton, kapt. J. de Cartagena
- Concepción, 90 ton, kapt. Quesada
- Victoria, 85 ton, kapt. L. de Mendoza
- Santiago, 75 ton, kapt. J. Serrano

från San Lúcar vid Sevilla. Befälet, som anges ovan, utgjorde situationen vid start. Under resans gång skedde emellertid flera byten på grund av skeppsbrott, myteri mm. Med på resan följde också Antonio Pigafetta, en italiensk adelsman och historiker. Hans utförliga dagbok och reseskildring har gjort det möjligt att i detalj följa med hur denna första världsomsegling fortskred.

Endast långsamt kom man framåt. I november 1519 hade man nått Permanbuco (östra Brasilien). Den 13 december 1519 var man i höjd med Rio de Janeiro, 24 februari 1520 siktades Gulf of St Mattheus och den 31 mars 1520 var man i St. Julian. Här var man tvungen att minska matrationerna och myteri utbröt, som dock slogs ned med hård hand. I en svår storm led Santiago

skeppsbrott och i slutet av oktober 1520 skickades Concepción och San Antonia söderut för att rekognoscera och söka efter en passage från den östra kusten av Sydamerika till Stilla havet. Man visste inte hur långt söderut Sydamerika sträckte sig men det var nödvändigt att ta sig till andra sidan av denna kontinent för att kunna fortsätta färden. Fartygen kom fram till en jättelik vik, som sträckte sig långt in i landet, och som slutligen visade sig vara ett sund. Fernão de Magalhães kunde genom detta sund segla ut på Stilla havet. Han hade upptäckt det sund som nu bär hans namn. Efter ett nytt myteri återvände San Antonio till Spanien och hemhamnen Sevilla nåddes i maj 1521. Nu återstod tre skepp av den ursprungliga flottiljen om fem och dessa skepp gav sig ut på Stilla havet.

Färden över Stilla havet blev tung. Sträckan var lång och okänd men här och där låg öar utspridda (det vet man idag). Man hade dock oturen att inte råka på någon av dessa. Besättningen led av



skörbjugg och var utmärkt då ransonerna skars ned. Den 18 mars 1521 såg man äntligen land. Man hade nått St. Lazarus öarna i Filippinerna. Här fyllde man på förråden och befolkningen var vänlig. Samtidigt infördes kristendomen med hård hand då gamla gudabilder förstördes och människor massdöptes. Invånarna på den lilla ön Mactán ville inte finna sig i detta och Fernão de Magalhães beslöt att med våld genomföra det han påbörjat. En väpnad konflikt uppstod och i en skärmytsling sårades Fernão de Magalhães och dog den 27 april 1521.

hemhamnen den 6 september 1522. Fartyget utgjorde ingen vacker anblick, det var illa åtgånget efter tre års seglats med hårda stormar och besättningen var trött och undernärmed med sönderrivna kläder. Endast ett skepp av fem genomförde denna första världsomsegling och med detta kom endast 18 man tillbaka av de ursprungligen 260 man som avseglat. Victorias skeppslast var emellertid så värdefull att den täckte kostnaderna för hela expeditionen, trots förlusten av skepp. Svårt är det att uppskatta alla de människoliv som resan krävt och allt det lidande de få återstående fått utstå.



Möten mellan urbefolkningen och den spanska flottan omväxlade mellan översvallande vänlighet, rädsla och fientlighet, som ibland ledde till blodutgjutelse. Vid en dylik skärmytsling 1521 sårades Fernão de Magalhães dödligt. *Johann Theodor de Bry, 1590-talet.*

Man seglade vidare i den filippinska övärlden men i maj 1521 var Concepción i så dåligt skick att skeppet var obrukbart och det brändes upp. Nu återstod bara två skepp av den en gång så stolta eskadern. Med dessa hade man äntligen nått kryddöarna men hemfärden återstod ännu. Trinidad fick order att återvända till Sevilla via Magellans sund, men skeppet kapades av portugiser redan vid Molucca öarna. Victoria, nu under kapten Juan Sebastián Elcanos befäl, inhandlade en skeppslast kryddor och seglade västerut runt Afrikas sydspets och nådde slutligen

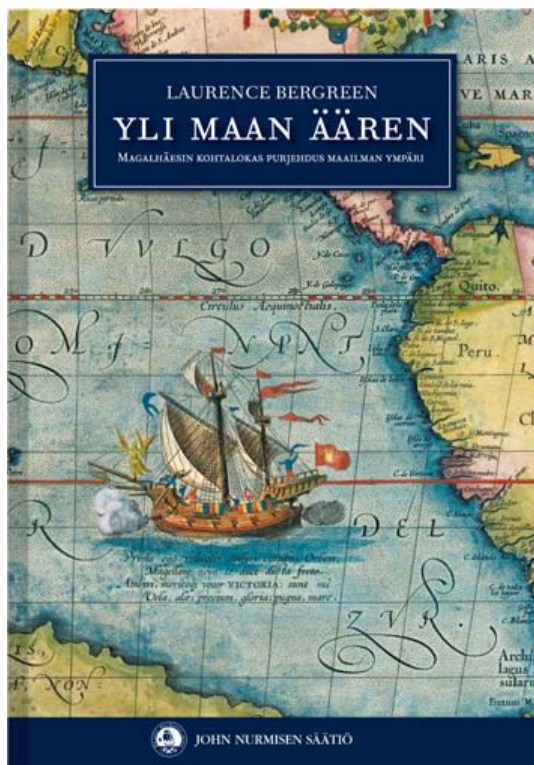
Denna världsomsegling visade att Jorden var ett klot, Stilla havet var inte längre totalt okänt och Magellans sund var upptäckt och genomseglat.

Man kan konstatera att Fernão de Magalhães inte seglade kring Jorden under denna resa. Den återstående delen, som nu blev ogjord, hade han långt tidigare genomfört då han under portugisisk flagga deltog i resan till Ostindien och kryddöarna. Kapten Juan Sebastián Elcano på Victoria, var den första, som genomförde en världsomsegling under en enda resa. Enrique, en slav från Moluccerna, var också

bland de första att segla kring Jorden (dock i etapper). Ytterligare kan nämnas Antonio Pigafetta med sin reseskildring, samt den mer eller mindre kända besättningen om 18 man som återvände till Sevilla.

Historien om den första världsomseglingen kan nu läsas av alla. Laurence Bergreen har skrivit boken *Over the Edge of the World: Magellan's Terrifying Circumnavigation of the Globe*, som utkom 2003. Boken har på ett förtjänstfullt sätt

översatts av Riikka Toivanen och utkommit på John Nurminens stiftelses förlag med titeln *Yli maan äären – Magalhãesin kohtalokas purjehdus maailman ympäri* (2008). Stiftelsen fortsätter på detta sätt utgivandet av böcker om sjöfart och sjöfartshistoria och är att gratulera till ett bra val och ett gott slutresultat. Såväl den engelska ut-



Pärmbild till den finska upplagan av Laurence Bergreens bok *Yli maan äären*.

gåvan som den finska översättningen har ett 16-sidigt bildmaterial i färg. Den finska upplagan innehåller huvudsakligast bilder som finns i John Nurminens stiftelses eller Nationalbibliotekets arkiv och är därmed nya i jämförelse med originalutgåvan. Det är trevligt att notera att värdefullt, gammalt material också finns att tillgå i hemlandets samlingar. Vad man emellertid saknar i böckerna är moderna kartor som skulle utvisa expeditionens färd. Nu är det ibland svårt att exakt följa med färden enbart utgående från texten.

Laurence Bergreen har gått grundligt tillväga då han insamlat material till sin bok. Upprepade gånger har han besökt arkiven i Spanien och där

rest till de trakter som omnämns i boken. År 2002 genomseglade han Magellans sund och fick uppleva skönhet, karghet och de fruktade plötsliga stormarna. Hela denna erfarenhet väver han in i texten och läsaren rycks med i det liv sjömännena upplevde för fem hundra år sedan. Det är kampen mot vädrets makter, myteriförsök, sjukdom, skeppsbrott, straff och tortyrmeter, som fyller bokens sidor. Allt beskrivs i detalj och ibland kan man tycka att beskrivningen är onödigt rå och blodig. Men sådant var sjölivet på den tiden. Man skall inte heller glömma tillfredsställelsen och glädjen då besättningen träffade samman med Söderhavets urbefolkning och fick ta del av deras vänlighet och fria liv i alla dess former.

Boken är trevligt skriven och läsaren har här en möjlighet att göra en bekväm länstolsresa fem hundra år tillbaka i tiden. Rekommenderar detta.

## MIKA FAGERUDD RESAN TILL STOCKHOLM



Solen stiger upp i öster och glimmar över den lilla staden Lovisa, som ligger 83km öster om Helsingfors. Det glittrande vattnet sprider lugn och ro över staden, som tycks ännu sova denna tidiga morgon timma. Det är juni och sommaren är som grönast. När vår blick panorerar över den vackra staden kan vi inte låta bli att se hamnen med de otaliga segelbåtarna som guppar i den stilla vinden som blåser från sydost. Vår blick fastnar vid den enmastade paketen Österstjernen. Där den ligger vid Tullbron ser den inte så mycket ut för världen, men när vi kommer närmare ser vi att det är frågan om en mycket vacker skuta. Tjugo meter lång och sex meter bred kan man nästan kalla den för "Den lilla jätten". Den byggdes mellan åren 1813-1814 i Jakobstad för att redan år 1815 säljas till Lovisa. Allt som är synligt utanpå tycks vara gjort med stor kärlek, däck, blocken, tågen och inte minst skrovet. Låt oss stiga ombord och se om vi kan hitta någon där.

Jovisst, i hytten för passagerare ligger en man och sover i den översta kogen på styrbords sidan. Han ser sliten ut trots att han är klädd som en gentleman. Vi har förflyttat oss till år 1831 och mannen som ligger i kogen är handelsman Magnus Fredriksson. Han har under de senaste fyra månaderna rest runt i östra Finland och köpt upp djurpäl av jägare. Nu är han på väg till Stockholm för att sälja dem till högstbjudande. Det enklaste sättet att förflytta sig till vårt västra grannland är naturligtvis havsvägen. Dessutom har han hört att just Österstjerna är en skuta av rang och, vilket är ännu viktigare, snabb. Trots att han inte känner sig helt utvilad bestämmer han sig för att stiga upp och se om han skulle kunna få en tidig frukost.

Han sätter sig vid britsen och kan därifrån se hela salongen samt den lilla kabyssen som är inträngd på babordssidan, I mitten finns ett stort bord som tjänar också som navigationsbord åt skepparen. Ventilerna är inte många men de ger såpass mycket ljus att man kan se att salongen, samt allt som finns där, är mycket enkelt men prydligt och uttänkt. Handelsman Fredriksson funderar I sitt

stilla sinne var skepparen själv sover. Då slår det honom att han kanske inte sover utan arbetar. Att föra en dyrbar last och dessutom ha passagerare är ansvarsfullt. Tanken på arbete för Magnus en stund till skogarna i öster och människorna som bor där. Allt slit som jägarna gör är till för att just han skall kunna komma bort från de ensliga skogsmarkerna och kunna vila ut sig på havet med endast vinden och fartygets eget ljud som kompanjon. Bara tanken att snart få segla ut gör honom lugn i sinnet. För trots att Magnus inte kommer från någon sjömansläkt har havet varit en del av honom ända sedan första gången han steg ombord på en skuta.

Magnus har så tagit sig upp på akterdäck där själva skutans hjärta finns det vill säga rodet och den stora fina ratten, med dess slitna pinnar där man kan läsa om att fartyget har använts flitigt. Den åtta meter långa bommen som han går under tycks också tala samma språk. När han lyfter blicken ser han den ensamma masten som sträcker sig femton meter upp i skyn. När Magnus går längs med skarndäcket passerar han de noggrant surrade fallen och skoten, för både klyvaren och stagsseget i nagelbänken. Allt går att lossa på en liten stund om det skulle behövas. När Magnus böjer sig ner för att se närmare på de fina blocken i skoten ser han istället två skodda fötter. De här fötterna tillhör en man som mycket väl kunde vara skepparen själv. Magnus presenterar sig och får till svar, mycket riktigt: skeppare Elias Fagerström, från Nagu. Han ser inte ut att må bra, han är alldeles blek i ansiktet och pannan är veckad. Elias fortsätter akterut efter att ha sagt artigt god morgon till Magnus. Då kommer han ihåg eller om det är magen som påminner honom att han nu inte skulle ha något emot en ordentlig frukost.

Där sitter de församlade runt bordet Magnus Fredriksson, skeppare Elias Fagerström och två andra passagerare som skall åka med till Stockholm och äter av gröten som tillräts ombord. När de sitter där och äter hör de plötsligt buller uppe på däck, steg som går av och ann, prat och skratt. Det är manskapet som mönstrat ombord på Österstjerna.

Elias Fagerström äter halva portionen gröt och försvinner upp på däck. "Han pratar inte mycket men han säger nog till sen när det behövs", säger en man som dyker upp i skansen för få i sig en skorpa och varm svagdricka.



Efter frukost tänker Magnus gå upp på däck för att se då skutan lägger ut och styr stäven mot havet. Uppe på däck är det full aktivitet. Skepparen står vid rodret och tre män sköter seglen. Tack vare den sydostliga vinden klarar man sig ut ur hamn utan assistans.

Elias ger order om att hissa storseglet och de tre männen tar i storens fall och det 80m<sup>2</sup> stora segeltyget lyfts upp rakt upp i vind. Elias ger order om att ta upp ankaret på styrbordssidan för att på detta sätt dra stäven mot styrbord och: TJOFF så fylls storen av vind. "Klyvaren", ropar Elias från aktern och innan han har sagt det färdigt så står en man och drar upp klyvaren som sitter längst fram på Österstjärnan. Med vind i båda seglen och stäven riktad ut mot havet, via den nio mil långa farleden från Lovisa, styr nu s/y Österstjärna med last och passagerare mot Stockholm.

Magnus blir kvar en stund för att njuta av den friska vinden på däck. Juni morgonen är vacker och när de har Svartholmen, med dess fästning, tvärs om babord bestämmer sig Magnus för att krypa till kojs. Han går ner under däck och så fort han kommer till salongen möts han av en vild konversation mellan de två andra passagerare. "Han siir ju heelt färdi uut! Int kan en sändär sköta om någo skepp, han int!", säger den äldre av dem. "Tammetusan, sko int han de. Om int han sko kona så int sko han var hit någo då int!", säger den yngre av dem röd av ilska. "Männe int det löser sig, han är ju int ensam ombord!", säger Magnus kanske för att lugna ner pratet så att han kan lägga

sig och få lugn och ro. Efter att ha fått tyst på medpassagerarna klär Magnus av sig och lägger sig under fallen för att vila sig.

Resan fortsätter ut mot havet, vinden ligger på och får skutan att nästan flyga fram. Stagfocken har också hissats och med fulla segel stävar Österstjärna i en hastighet av nio knop. Manskabet har tagit itu med sina sysslor på däck. De segel som har fått en reva lappas med stor yrkesskicklighet, man splitsar de trossar som behövs. Alla vet vad som behövs göras för att föra den dyrbara lasten ända fram till Stockholm.

Skeppare Fagerström står och klämmer sig fast vid rodret så att knogarna vitnar. Han mår inte bra, det vet manskabet också. Trots att det är så är det ingen som vill påpeka det för Fagerström. En sjöman vet när det är slut, så är det bara, säger Gustavsson som seglat med skepparen från första stund. Så, där står de och avvaktar hur det hela ska sluta, beredda att ta över när så behövs.

Magnus vaknar till i ett ryck. Allt står inte rätt till! "VI JIPPAR!! VARNING FÖR JIPPAR!!!"

På samma gång hörs en smäll som skakar hela skutan. Det slår till som ett blixtnedslag!

Magnus rusar upp på däck tätt följd av den äldre mannen. "Akta huvudena!!!", ropar Gustavsson.

Med det samma slår bommen tillbaka och samma brak och dunder hörs en gång till. Österstjärna svänger häftigt och man ser Gustavsson greppa





rodret. Vad e det som händer ropar den äldre mannen. "Ingen panik", säger Gustavsson. "Det e bara skepparen som slaagi dank vid rodret, men allt är under kontroll nu." "Var e han? Jag kan kanske hjälpa honom, jag e läkare!!", säger den äldre mannen.

Elias Fagerström ligger medvets lös vid rodret. Läkaren som presenterar sig som Alexander Oscarsson går fram till Elias. "Det e någo invärtes sjukdom han har, int kan man hjälpa honom!, säger en av däckskarlarna som står och betraktar. "Vi måste bära honom i säng", säger läkare Oscarsson. Alla hjälper till för att ta skepparen till hytten som ligger längst i fören på Österstjernen.

"Vi bör ta in i Åbo för att ge honom den vård han bör få." " Vi har en dyrbar last bestående av 400 tunnor vete så det kommer inte på fråga, säger Gustavsson utan att röra en min. Någon längre diskussion blir det inte alla vet att det han som bestämmer nu och att så kommer det att bli.

Alexander Oscarsson återvänder till hytten där Erik Fagerström ligger, fortfarande medvetslös.

Handelsman Magnus Fredriksson står och tittar på det som hänt. Han blickar mot fören där de två däckskarlarna håller på och kontrollerar riggen efter den ofrivilliga jippen. En hissas upp i en korg och den andra står och håller i fallet. "Allt bra?", ropar han som står nere på däck. "Svårt att säga, det syns åtminstone inget", säger han som

svävar uppe i korgen.

Även masten kontrolleras och man konstaterar att allt är tillsynes helt trots all den kraft som en ofrivillig jipp kan åstadkomma.

Magnus går fram till den nye skepparen och frågar. "Ni tycks ha ett par händer för lite på däck nu, kan jag hjälpa till på något sätt?"

Fredriksson tittar på Magnus en stund och pekar därefter mot fören och så är saken klar. Magnus är nu del av Österstjernas besättning!

Medan läkaren försöker sköta om skeppare Fagerström ombord på skutan, under de asketiska förhållanden som råder ombord, lär sig Magnus det som krävs för att föra fram en skuta av Österstjernas kaliber.

Väl framme i Stockholm, efter fem och ett halv dygns segling, Österstjernans snabbaste överfart någonsin, konstaterar man att Erik Fagerström lider av en infektion i kroppen som inte går att bota. Han avlider kort efter ankomsten till Stockholm i en ålder av 36 år. Hans efterträdare, skeppare Fredrik Albrecht även han från Nagu, tar över befälet på Österstjernen emedan Gustavsson mönstrar av och seglar ut på de sju haven.

Magnus Fredriksson säljer sina djurpälisar i Stockholm och efter några veckor i Stockholm ser vi honom vid rodret ombord på en skuta vars ägare han nu är.



**KRISTIAN THULESIUS  
BEATRIX BYTER  
HEMMAHAMN**



Det såg inte klokt ut! En rätt stor , långkölad segelbåt på flaket till en vanlig lastbil kommer körande i morgonrusningen på söder. Dessutom drar lastbilen en släppkärra med en rätt stor paketbil på – vilket ekipage! Vi stod en tidig sommarmorgon på Tegelvikkajen och såg ekipaget närma sig. När chauffören lastat av paketbilen beger vi oss ut i Sthlms skärgård så långt landsvägen bär.



Onni och Bengt följer med i lastbilen och jag följer efter i paketbilen. Väl ute i Stavsnäs börjar Tom (chauffören) Bengt och Onni förbereda sjösättningen medan jag far till butiken och provianterar. Vi

får använda förbindelsebåtarnas kaj för själva lyftet och när lastbilens kran gjort sitt så förhalar vi oss ur vägen och inleder riggningen, som tar mycket längre tid. Jag tror vi kommer iväg ca. tvåtiden. Snurran tar oss ut i farleden norrut; vi hissar stor och genua och

glider iväg.

(Nu har Beatrix fått bräckt vatten under kölen för första gången. Det är strålande vackert och lätt medvind. Min gode vän Bengt har för länge sen gjort som jag och flyttat till den ”östra rikshalvan”, närmare bestämt till Helsingfors och rotat sig där. Blott båten blev kvar i Göteborg. Efter-som sommaren är kort och semestern ännu kortare så hann vi inte segla runt sydkusten och ”skilsmässodiket” undveks, alltså blev det biltransport för IF-båten till Stockholm. Men sen ville vi segla.)

I den mojnande vinden kom vi småningom fram till Rödlöga i skymningen.

Följande dags etapp förde oss i ett huj över Ålands hav ända till Degerby på Föglö. (På hamnkrogen kom vi lagom för att äta en god måltid och sen såg vi England- Portugal och därefter Brasilien- Frankrike i fotbolls-VM medan krogen fylldes av fotbollsentusiaster. )

Därefter följde en stillsam seglats över skiftet och ända in till Korpoström där lättmatrosen mönstrade av och tog bussen hem till ”Hesa”.

( Allt förlöpte lugnt och odramatiskt. Spinnakern luftades flera gånger och Bengt kockade förträffligt.)

Sista biten över Hangö västra var oförlömlig: skepparen lyfte upp sin bergsprängar-radio i sittbrunnen och ljuvlig klassisk musik strömmade över oss i den goda slören hemåt. Jag mönstrade

av i Hangö där skepparens bättre hälft tog vid. Och Beatrix trivs gott i sin nya hemhamn Helsingfors.

## **ÅRSMÖTE FREDAG DEN 6:E MARS KL.18.30**

Välkommen på Navigationsällskapet i Finland r.f. Årsmöte.

Vi träffas på Handelsgillet, på Kaserngatan 23 A i Helsingfors fredagen den 6:e mars kl.18.30. Efter årsmötesförhandlingarna blir det lite mat och dryck och vi får höra om de nya examensfordringarna, i Kustskepparkursen, gällande tidvatten. Till Kaffet blir det lite musikalisk underhållning med Eva Fagerudd, Mika & ”Kommdåren”.

**VARMT VÄLKOMMEN!**



Kommodoren som rorsman över skiftet

[www.aktia.fi](http://www.aktia.fi)



---

## Låt det sväng<sup>a</sup> bäst det vill

**Aktia Räntetak – effektiv hjälp vid räntehantering.**

Med Aktias räntetak säkrar du att låneräntan aldrig överstiger en fastslagen gräns, men du drar ändå nytta av eventuella räntesänkningar. Välj ett räntetak på 3 eller 5 år. Det är enkelt att koppla Aktias räntetak till ett redan befintligt lån. **Fråga mer och be om offert!**

Aktia Tölötorg  
Sandelsgatan 6, tfn 010 247 6640

**Aktia**