



SKEPPAREN

2010



KOMMODORENS SPALT

Bästa Skeppare i detta nummer av vårt medlemsblad berättar vi i två artiklar om Norge, i synnerhet om Hurtigruten, nordnorge och polarmuséet i Tromsø. Denna kust är dramatisk till sin natur och Thomas Björkman tog hela turen med Hurtigruten mitt i sommaren 2009 och ger inspiration åtminstone till mig att följa efter. Peter Holmberg gjorde en kort etapp av samma rutt men i mörkaste november och blev likaledes imponerad.

Under en lektion på Arbis i höstas så råkade jag nämna U 137 "Whiskey on the Rocks" i samband med att vi pratade om olika kompasstyper. Till min stora förvåning var det många i salen som inte hade en aning om denna incident i det kalla kriget, som råkade utspela sig alldeles i närheten av min förläggning i Karlskrona under värnplikten. Därför kunde jag inte låta bli att skriva ett litet sammandrag av saken som jag hoppas kan intressera.

Som svensk bosatt i Finland sen länge tycker jag det är intressant att jämföra våra olika länder inklusive våra skandinaviska grannar. En aspekt som länge har förenat oss är vårt mycket rika och fria båtliv. Nu har friheten börjat kontrolleras: i Norge införs fr.o.m. 1/5 2010 ett båtkörkort för alla som vill styra en mer än 8m lång, eller en med mer än 25hk stark motor framdriven båt.

I Sverige kommer tre olika förarbrev: Klass 1 för båtar över 10m längd eller över 15 knops fart. Klass 2 för båtar över 12m längd/4m bredd, åldersgräns 15 år för dessa båda klasser; samt Klass 3 för båtar

som kan färdas över 30 knop, åldersgräns 18 år. Detta planeras införas 1/4 2011.

I Danmark finns redan ett s.k. Speedbåtskörkort obligatoriskt för alla som kör båtar med relativt stor motorstyrka infört redan 26/3 1999. Och ett s.k. Duglighetsbevis är nödvändigt för danskar som vill besöka ex. tyska hamnar.

Frågan är om vi i Finland ska fortsätta som hittills eller om vi också ska införa någon form av obligatoriskt båtkörkort. Min åsikt är att vi åtminstone inte ska göra något förrän erfarenheterna från de norska och svenska reformerna och danskarnas redan över tio år gamla speedbåtskörkort har utvärderats.

Under tiden kan vi exempelvis skaffa ett Internationellt Förarbrev för Fritidsbåtförare, det är ett erkänt "båtkörkort" som man kan använda över hela världen, också i våra nordiska grannländer. Har vi ett dylikt så står vi också väl rustade inför eventuella framtida reformer.

Årsmötet hålls på Handelsgillet i Helsingfors på Kaserngatan 23, fredagen 5 mars kl. 1830. Efter mötet så får vi höra Fredrik Stenius berätta om seglatsen med Finngulfen Luna över atlanten i ARC

Återigen skulle jag vilja passa på att göra ett upprop: om Du skulle vilja hjälpa till med Navis verksamhet på något sätt så hör av Dig. Kursbåten behöver alltid besättning, denna tidskrift behöver bidrag, kom med på årsmötet och dimissionsfesten och ge Dina idéer för hur vi kan utveckla föreningen.

Navigationssällskapet i Finland r.f

Grundat år 1947.
Navigationsförbundets medlemsförening nr 1

Styrelsen

Kommodor

Kristian Thulesius

Vicekommodor

Eric Sundman

Skattmästare

Thomas Björkman

Sekreterare

Carina Kervinen

Ledamöter

Mika Fagerudd

Peter Holmberg

Per-Erik Karlsson

Mikael Katajainen

Kurt Svens

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 1/2010
Medlemstidning för Navigationssällskapet i
Finland r.f

Pärmbilden
Stamsunds Fyr, Lofoten. Foto Thomas Björkman

KRISTIAN THULESIUS, "WHISKEY ON THE ROCKS".

Mitt under pågående grundutbildning vid KÖS, Karlskrona Örlogsskolor, några månader in i min värnpliktstjänstgöring hamnade Karlskrona och Blekinge i världens rampljus. Orsaken var ett tio dagar långt drama som utspelades bara ca fem sjömil från Sveriges största marinbas i södra Östersjön. Dramat som hade drag av prestigekamp och kraftmätning fick ett lyckligt slut och blev ihågkommet som "Whiskey on the rocks".

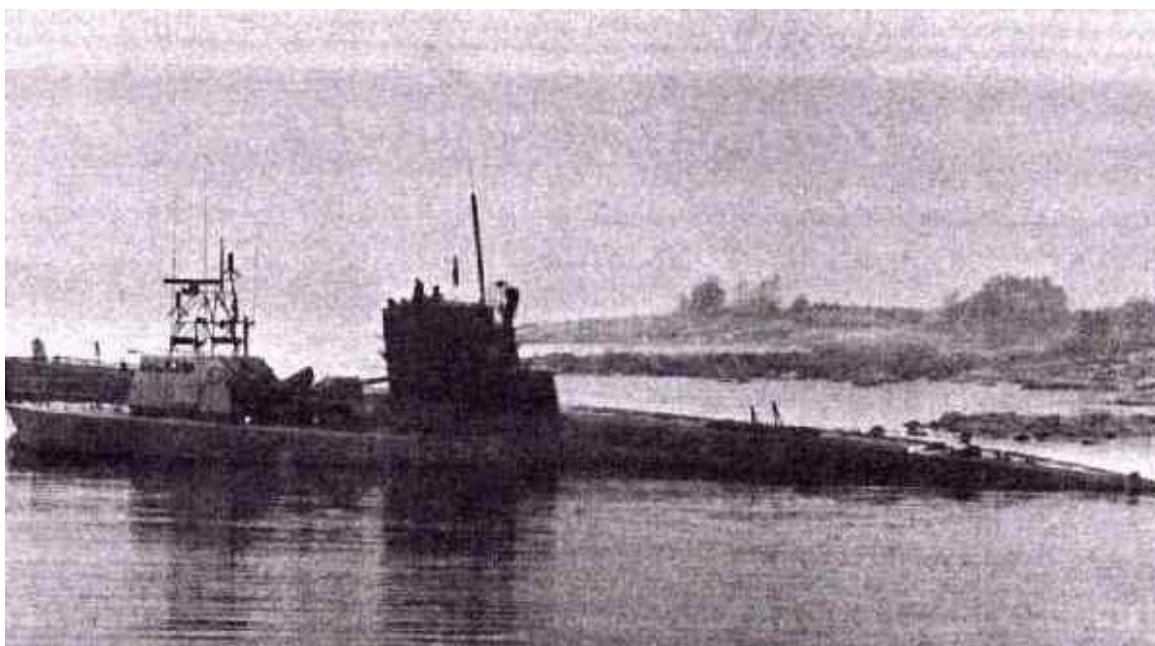
Sent på kvällen tisdagen den 27 oktober 1981 hördes kraftigt motorljud öster om Sturkö i den mörka höstkvällen av flera skärgårdsbor som dock inte ägnade det någon vidare tanke eftersom flottans och kustartilleriets båtar ofta rörde sig i farvattnen i olika övningssammanhang. Mycket riktigt pågick då testkörningar med en ny ubåtstyp i närheten.

Följande dags morgon upptäckte en lokal fiskare att en ubåt stod på grund vid Torumskär, en bit in i Gåsefjärden och när han ringde in till marinbasen sa han att "den troligen inte är svensk".

Vedettbåten HMS Smyge V02 skickades ut för att kontrollera saken och kommandörkapten Karl Andersson ombord på Smyge kunde vid elvatiden stiga ombord på den grundstöta U 137 i den



sovjetiska Östersjöflottan. Efter lite språkförbistring kunde den ryske fartygschefen kommandör Anatolij Michailovitj Gujtsjin

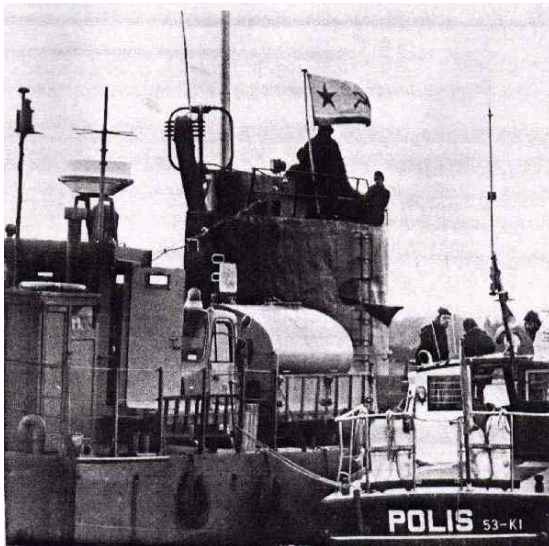




förklara att han hade navigerat fel för att både radiopejlen, DECCA-navigatören och ubåten gyrokompass samtliga var ur funktion. Gujtsjin trodde att han befann sig utanför den polska kusten. När Kk Karl Andersson bad att få titta på deras sjökort så kom en tjänstvillig matros snabbt fram med ett mycket detaljerat kort över Gåsefjärden där man befann sig, så helt ovetande om sin position tycktes inte den ryske

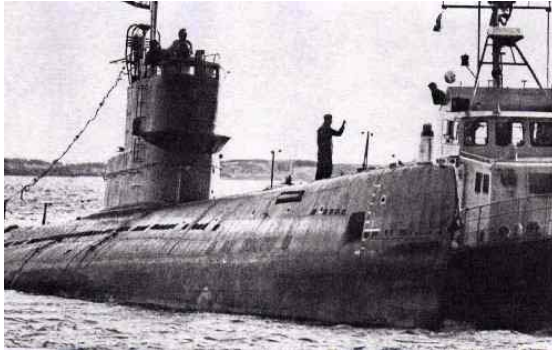
Kk Andersson på en lätt måltid i gunrummet på U 137. Ubåten var en sovjetisk kopia av en tysk konstruktion från andra världskriget av "W-typ" och kallades gemenligen för Whiskey.

Redan innan Vedettbåten Smyge kom till platsen hade dock Kvällsposten (aftontidning i Malmö) fått ett telefontips från fiskaren om saken och fick med det i sin sena upplaga onsdagen den 28/10. Lunchekot rapporterade om det i radion och vid femtiden kallade marinbasen till en första presskonferens. Inom kort visste hela världen om att något stort hänt.



örlogsmannen vara! Han bad också om att få kontakt med den ryske konsuln. Därefter bjöds

Ryska ambassaden kom med en begäran om att ubåten skulle bärgas av den sovjetiska flottan. Begäran avslogs. Trots detta avgick s.g.s. omedelbart en ansevärd eskader ur sovjetiska östersjöflottan från sin bas i Baltijsk, Lettland med destination Gåsefjärden. Eskadern bestod av två stora jagare, tre högsjöbogerare och sju andra fartyg. Det första anlände till och kränkte den svenska tolv milsgränsen vid middagstid den 29/10. Den svenska ubåten HMS Neptun skickades till platsen och cirklade under den sovjetiska flottstyrkan med tända strålkastare! En främmande ubåt upptäcktes av marinens helikoptrar på svenskt vatten innanför Utklippan men den försvann snart.



Under tiden hade det växande pressuppbådet skjutsats ut till Torumskär. Ett kustbevakningsfartyg och en polisbåt låg vid olycksplatsen, isbrytaren THULE hade ankrat vid Gåsefjärdens mynning som "propp" och ett kompani kustjägare hade placerats i beredskap på ön Hästholmen intill haveristen.

Inför pressens kameror gjorde flygvapnets Vigenplan flera överflygningar på låg höjd.

Två tjänstemän från FOA, Försvarets Forskningsanstalt, blev bryskt avvisade av den ryska besättningen när de skulle mäta eventuell



radioaktiv strålning från U 137. Men med lite list - man placerade mätutrustningen i en kustbevakningsbåt som låg förtöjd intill haveristen - kunde man senare konstatera att det fanns anrikat uran ombord och således kärnvapen! (Whiskey- ubåtarna hade diesel/el-motorer som framdrivningsmaskineri och var alltså inte atomdrivna.)

I och med detta tillspetsades situationen. Sovjet gick, efter påtryckningar, med på att befälet på "Whiskey 137" förhöordes ombord på torpedbåten HMS Västervik. Förhören, lördagen den 31 oktober, pågick i sex timmar. De sovjetiska

officerarna ansåg sig ha blivit förödmjukade och vägrade i fortsättningen att lämna ubåten.

Vad som sedan följde blev en utdragen diplomatisk dragkamp som bl.a. resulterade i en officiell ursäkt från den sovjetiska regeringen. Under tiden var tillvaron för den ryska besättningen allt annat än bekväm; kall, fuktig och oviss. Enligt senare avslöjanden från kommendör Gujtsjin var man beredd att spränga ubåten med besättning, kärnvapen och allt, om svenskarna hade försökt komma ombord.

Det som till slut påskyndade bärgningen av "Whiskey 137" var vädret. Den 5 november hade vinden ökat till hård kuling och det ryska befälet sände nödsignaler och hävdade att fartyget riskerade att brytas sönder på grundet i sjögången. Den svenska flottan inledde bärgningen direkt men släppte inte på bevakningen utan höll på formaliteterna ända till det officiella överlämnandet morgonen den 6 november ute på internationellt vatten.

För oss vanliga värnpliktiga i land blev det endast en del indragna permissioner och vi visste mindre än allmänheten i övrigt om vad som utspelade sig i "vår" egen skärgård. Först en dryg månad senare när jag fått postering på HMS Nynäshamn, en torpedbåt i Västerviksklassen, blev det lite mer allvar för egen del.

På självaste Luciadagen 13/12 när Karlskrona stads Lucia hade bjudit oss på kaffe och bulle i arla morgonen fick vi höra att vår service i dockan skulle avbrytas, sjösättning göras följande dag och alla permissioner dras in. En viss general Jaruzelski hade genomfört en militärkupp i Polen!

När vi väl kommit till sjöss gjorde vi livbåtsövningar, övade bärgning av nödställda i vattnet och körde med "klart skepp" mest hela tiden. Vi patrullerade södra östersjön utanför Polens kust för att plocka upp eventuella flyktingar. Ingen av oss klagade. Uppgiften kändes meningsfull även om ingenting hände; jul kunde vi fira nästa år...

Det kalla kriget kändes just den hösten inte fullt så kallt. Och ingen av oss kunde drömma om att Sovjets och Warszawa- paktens sagas sista kapitel skulle skrivas bara åtta år senare.

Bästa skeppare!

Dags att byta till ny ***vimpel*** eller ny ***skepparmössa***?

Vi håller öppet **onsdagen den 5 maj kl. 13.00-18.00**

Då kan du även köpa bl.a.

Uni-plotterlinjalen för kurs och bäring (mycket enkel att använda),
passare, transportörer, parallellinjaler, signalflaggor, brandfilter,
fuktslukare, termosmuggar, musik ...

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

Vi säljer **sjökort, sjökortsserier** och **CD-sjökort** med **10%
rabatt på rmp**

OBS! Sjökorten bör beställas på förhand senast 3.5. för att
kunna levereras onsdag 5.5.

Du kan naturligtvis beställa önskade produkter per **post** eller enligt
överenskommelse få dem levererade direkt hem.
Produkter kan även avhämtas från Storsvängen 10 eller annorstädes
andra än ovannämnda tid, enligt överenskommelse. Hör av dig!

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

www.navekon.com

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

THOMAS BJÖRKMAN

RESA MED HURTIGRUTEN SOMMAREN 2009 (21-27.7.2009)

På våren i samband med ett besök hos mina föräldrar började vi diskutera resor som man borde göra och då dök idén upp, idén om att göra en resa med Hurtigruten med min far Nils och son Anders, bara ”killarna”. En resa med Hurtigruten hade alltid funnits i mina tankar allt sedan jag för första gången besökte Norge i min ungdom. Landet som av National Geographic nyligen korades till världens vackraste resemål!

Sagt och gjort, jag ringde till Kuriren, tidskriften i Vasa som jag visste att ordnade resor med Hurtigruten. Det fanns några hytter kvar, så vi måste besluta oss snabbt. Hytter för tre personer fanns inte kvar, nog för två personer. Jag föreslog att min pappas tvilling bror Olle skulle komma med. Han tog en kort funderare, några timmar och ringde tillbaka och bekräftade – visst passar det!



Vi började studera litteratur om Hurtigruten, Kuriren skickade också fina broschyrer åt oss. Resan kan göras på många olika sätt. Med start från Bergen går resan norrut ända till Kirkenes i nordöstra Norge, eller därifrån tillbaka. Alternativt kan man göra en kortare tur från någon av de hamnar som Hurtigruten besöker under sin veckolånga färd, t.ex. från Trondheim eller Tromsø.

Namnet Hurtigruten kommer från ”den hurtiga ruten” - ett uttryck som Kapten Richard With använde för att beskriva denna farliga resa som han och hans kompanjon Anders Holthe startade med för 116 år sedan 1893. De första resorna gjordes från Trondheim till Hammerfest, staden som ligger på Nordkaps södra sida. Senare utvidgades ruten till Bergen med tre avgångar per vecka.

Idag görs resan på 12 dagar, från Bergen till Kirkenes och tillbaka av 11 fartyg med avgång varje dag.

Vi startade vår resa den 21 juli 2009 från Bergen. Vädret var mulet, så som det brukar vara i Bergen, smått duggregn. Efter en kort rundtur i Bergen steg vi ombord på MS Finnmarken. Fartyget är byggt 2002 och hör till de största bland Hurtigruten ASA's flotta. Efter middagen kl. 18.00 styrde fartyget ut mot Oygarden, havet väster om Bergen. Pappa och Olle gick och lade sig, men Anders och jag ville vara uppe ännu en stund och njuta av den vackra utsikten. Plötsligt såg jag något stort som rörde sig i vattnet ca 500 meter babord om oss. Kunde det vara valar som var på jakt efter föda eller så njöt de som vi av den vackra kvällen. Alla som var uppe på däck rusade till babords sida för att ta bilder. Djuren var så pass långt borta att det var omöjligt att säga vilken art det var frågan om, kanske Vikvalar eller dylikt. Jag uppskattade längden på djuren till 7-8 m.

Nästa morgon berättade jag i receptionen om valarna. Damen tyckte inte det var något speciellt ”dem ser man hela tiden”, i år i synnerhet har det setts valar nästan varje dag från fartyget! Efter ett gott morgonmål och en vacker fart över ”Stadhavet” kommer vi till Ålesund. Staden är internationellt känd för sin speciella arkitektur i jugendstil men kanske ännu mera känd som en av världens största exporthamnar för klippfisk, mest torsk och sej.

Vi stannar i Ålesund endast en timme, sedan fortsätter färden mot Geiranger fjorden. Den är 15 km lång och utgör en del av stora Storfjorden som löper 110 km in i Norge. Längst inne ligger Geiranger, ett litet samhälle som på sommaren lever upp för några månader då de stora passagerarfartygen från hela världen besöker byn. Geirangerfjorden och närliggande Naeroyfjorden blev 2005 listade på Unescos världsarv. Fjällsidorna når upp till 1700 meter och är verkligen imponerande! Vattenfallen har här egna namn, ”Friaren”, ”Brudslöret” och ”De Syv Söstrene” vars fallhöjd är nära 300 meter. Namnet ”De Syv Söstrene” kommer från att de på avstånd kan ses likna ”håret från sju kvinnor”. ”Friaren” finns på fjordens motsatta sida, den har ett flasklikt ut-

seende. "Friaren" är olycklig och har tagit till flaskan då han väntar på sitt svar till sitt frieri till systrarna.

Kamerorna surrar på däck av italienska, spanska och tyska turister men också av turister från Japan och Nord-Amerika. Passagerarfartygen är det ena större än det andra, vår MS Finnmarken hör nog till de minsta.

Färden går tillbaka ut ur Geiranger fjorden till Molde varifrån man ser de kända Romsdals alperna med totalt 87 snöklädda toppar. Staden Molde blev svårt bombad under Andra Världskriget berättar vår purser för mig, totalt blev 2/3 av staden ödelagd. Finland ligger nära hans hjärta för hans flickvän bor där! De som valt att göra en dagstur med buss över bergen stiger ombord igen och så fortsätter båten sin färd norrut.

Nästa morgon passligt efter morgonmålet kommer vi till Trondheim. Staden som ligger inne i Trondheimsfjorden efter ca 3 timmars färd från den öppna Atlantkusten var Norges första huvudstad. Här finns bördiga områden där fiske, jord-

bruk och jakt i tiderna försörjde befolkningen. Härifrån startade många vikingafärder söderut men också till Grönland (Leif Eriksson). Trondheim är också känd för sin vackra och ståtliga domkyrka, Nidarosdomen. Dit styrde vi kosan för att se bl.a. Olav den Heliges grav. Han dog i slaget vid Stiklestad 1030 och många pilgrimer har besökt hans grav under århundraden. Kyrkan är ett av Nord-Europas förnämsta minnesmärken från medeltiden, byggd i gotisk stil. Här finns också ett berömt Musikhistorisk Museum som vi tyvärr inte hade tid att besöka.

Tidigt följande morgon närmar vi oss Polcirkeln. Dagen innan på kvällen fick man gissa vid vilken tidpunkt fartyget (fören) överskrider Polcirkeln och som alla navigatörer vet befinner sig på ca N 66° 33'. Ingen av oss gissar rätt för tidpunkten skall ges på sekunder, närmaste hade missat med ett par minuter, inte illa!

Efter ett digert morgonmål får de som anmält sitt intresse för att se glaciären "Svartisen" stiga ombord på ett mindre fartyg som med snabb fart för oss nästan ända fram till iskanten. Ms Finnmarken fortsätter färden till Bodö och väntar



på oss där. Svartisen är Norges näst största glacier 40 km, (Jostedal-breen är störst). Högsta stället ligger 1599 m.ö.h och som "tjockast" är Svartisen 600 m. Svartisen sträcker sig nästan fram till kusten, endast en liten sjö nedan om isen skiljer den från havet. Tiden räckte inte till att gå ända fram till isen, vi stannade på ett litet kafé intill sjön. På vägen tillbaka till Bodö stannar båten plötsligt. Kaptenen kastar lite småfisk i havet och vi undrar vad som skall ske. Efter några minuter kommer en havsörn "som på beställning" och hugger den första fisken. Snart kommer flere havsörnar, totalt ser vi 5 stycken på samma ställe. Området kring Bodö lär vara det område där det förekommer mest havsörnar i världen. Så många att man till och med exporterar havsörnar till Skottland för att hjälpa deras population där. Söder om Bodö finns också den kända Saltstrømmen, ett 150 brett sund där enorma vattenmassor (ca 370 miljoner m³) pressas fyra gånger per dygn med en medelhastighet på 14 knop!

Från Bodö fortsatte resan i ett stilla regnväder över Vestfjorden till Stamsund och Svolvaer på Lofoten. Dimman är så pass tät att vi endast kan se hamnen och inloppet till Stamsund. Lofotveggen som är omkring 100 km lång skyddar hamnarna på den östra sidan. Områdena kring Lofoten är mycket fiskrika. Torsken kommer in i januari-april med Golfströmmen och har försörjt fiskare i hundratals år. Färden går längs med Lofoten norrut genom Raftsundet och vi kör in i Trollfjorden. Den lilla fjorden är så smal att det inte blir mer än 30-50 m på var sin sida av Ms Finnmarken. Bergen höjer sig 500 meter och mera på båda sidorna. Inne i fjorden gör fartyget en 360 graders sväng och går ut mot öppningen igen. Det är kl. 23.45 på natten och rätt mörkt trots att vi är inne i den ljusaste tiden av året.

Följande morgon har vädret klarnat lite och vi tar oss igenom en vacker skärgård med Harstad och Finnsnes, förbi Senja, Norges näst största ö. Småningom anländer vi till Tromsø, Nordkalottens huvudstad med 65 000 innevånare. Vid hamnen väntar oss

en bekant person, Roald Amundsens staty. Häriifrån startade flere av Amundsens färder norrut, den sista 1928 då han försökte undsätta sin kollega och konkurrent italienaren Umberto Nobile. Nobile kom tillbaka men inte Amundsen. Vi gör en promenad i hamnen, tar en titt på den vackra kyrkan som kallas för Ishavskatedralen och köper färska räkor som ännu är varma! I ett litet kafé träffar vi en svenska som kommit med segelbåt från Sverige, gjort en avstickare via Amsterdam och sedan seglat hit till Tromsø, inte illa.

Anders och jag gör ett kort besök på Polarmiljöcentret. Där kan man titta på en film om norrsken och se på många fina akvarier med fiskar från Polartrakten.

Resan fortsätter på kvällen ut på Lopphavet och vi anländer följande morgon till Hammerfest – världens nordligaste stad N 70°39'48". På samma breddgrader ligger de nordligaste delarna av Sibirien, Alaskas nordligaste punkt Point Barrow samt öarna norrom Kanadas kust. Också här har det funnits bebyggelse i flere århundraden, redan år 1789 fick byn status som köpstad. Utan Golfströmmen skulle det ha varit svårt att klara sig här!

Mitt på dagen anländer vi till Honningsvåg, samhället som ligger på ön Mageröya och vars nordligaste udde heter Nordkap. Längre norrut kommer man inte i Europa, vi har redan gått över 71 nordliga breddgraden. Bussen som för oss till Nordkap väntar redan på oss i hamnen. Några resenärer väljer fågelsafarin istället, också det skulle ha varit intressant att se. När vi närmar oss



Nordkap förstår jag snabbt att det inte blir mycket att se, tjock dimma väller in från Ishavet. Sikten är kanske 100 meter, inte mer, dessutom blåser det ganska kraftigt. En norrman som står bredvid mig säger att det i 9 fall av 10 är dimma så här års, kall luft kommer in från norr. Vi går med Anders ut på klippan som ligger 307 m rakt upp från havet. Förr fick turisterna gå de 1008 trappstegen upp till toppen från Hornvika nedanför. Vi tar de obligatoriska bilderna vid minnesmärket exakt 71°10'21" norr om Ekvatorn men ännu 2080 km kvar till Nordpolen.



Tillbaka i hamnen lyser solen igen, förstås. Ms Finnmarken styr vidare österut över Nordkapbanken. Vi får se den ståtliga "Finnkjerkan" en märklig fjällformation som vetter ut mot Ishavet. Berget hör till de fågelrikaste ställena i Nord-Norge. Här häckar tusentals lunnefåglar, olika måsfåglar osv. Kusten är karg med höga klippor, just ingen bebyggelse alls. Man kan bara tänka sig hur det ser ut om ett halvt år, mitt i vintern med hårda stormar från Ishavet.

Vi träffar en norrman som kommer från Honningsvåg med sin son. De har besökt sjukhuset som är det närmaste som finns i trakten. Sonen hade fallit och skadat sin arm men nu är allt i skick igen. Pappan berättar att han arbetar för Norges Nato stridskrafter. Jag frågar varför man inte ser några ryska fartyg i vattnen kring Nordkap och får till svar "de finns nog men de håller sig längre ut till havs". Man kan se fartygen på radarn när de styr västerut - farleden ut från de ryska hamnarna går längre ut. Stora tankfartyg som hämtar olja från de ryska oljefälten till Europa går här i en strid ström. Jag kan tänka mig att han ser ett och annat på sin radar, men det kan han ju inte berätta för mig!

Tidigt nästa morgon anländer Ms Finnmarken till Vardö, den ostligaste punkten på vår resa. Man kan tydligt se att husen här inte är i samma skick som tidigare, kanske levnadsstandarden är lägre ju längre nordost man kommer i Norge. Vadsö igen med sina 6000 innevånare är områdets administrativa centrum. Här talade 2/3 av innevånarna finska ännu år 1875 (kvener). Idag livnar sig befolkningen här på fiske så som på många andra ställen längs med kusten. Handel med ryssarna har alltid förekommit. Man kan se ryska fiskefartyg upptagna för reparation både här och i synnerhet i Kirkenes senare. De flesta är rostiga och i mycket dåligt skick.

Vår färd med Ms Finnmarken når sitt slut då vi korsat Varangerfjorden och kommer in i Kirkenes hamn. "Verdens vakreste sjøreise" så som norrmanen så bra beskriver den. Vi gör en bussresa in i centrum och får höra ett intressant anförande av vår reseguide som berättar om hur det var under kriget här. Dessa områden har ju ett visst intresse för oss finnar, här låg den finska Ishavskusten med Petsamo före andra världskriget. Ryssland ligger ju nästan på promenadavstånd, man kan se de ryska radaranläggningarna på andra sidan bergen. Bussen för oss ännu till den ryska gränsen där alla förstås skall fotograferas. Sedan börjar bussresan hem. Vi kör längs med Neiden, älven som för oss in i Finland. Vid den finsk-norska gränsen finns ingen som hälsar oss välkomna hem, tulltjänstemännen har tydligen kaffepaus. Bussen stannar i Sevetijärvi, där vi dricker en kopp kaffe och blir påmind om att det är här myggen trivs! Renar syns vid väggkanten lite här och där. Ännu när vi kommit till Ivalos flygfält kan man se renar som betar på parkeringsplatsen.

Resan har tyvärr nått sitt slut, en resa där vi fått uppleva många intressanta saker. Anders tycker att det finaste var att få sitta uppe på Ms Finnmarkens däck och se utsikten därifrån – och så Svartisen förstås!

PETER HOLMBERG POLARMUSEET I TROMSÖ

Att göra en resa med Hurtigruten under sommar-månaderna är en upplevelse, med den fantastiska naturen och de långa, ljusa dagarna och nätterna. Att göra en kort konferensresa med Hurtigruten i november från Tromsö till Svolveer tur-retur med övernattnig i Henningsvaer fiskeby är också det en upplevelse. Så här års är den lilla fiskarbyn



Med all modern teknik tillgänglig behövs inte många man att manövrera fartyget genom också trånga passager.

tyst och stilla. I mörkret kan man urskilja fjälltopparna som tecknar sig mot natthimlen. Och sedan Nordlyset ! Det var grönt denna natt och flyttade sig som en gardin över himlen. Återfärden till Tromsö skedde med MS Nordlys, ett lämpligt namn under vintermånaderna. På kvällen blev det tid att besöka Panorama salongen. Det är en fin salong på däck 8 med stora fön-



Polarmuseet ligger med gaveln mot kajen. Det är en rödmålad 2-vånings byggnad i trä, som sträcker sig långt upp från kajen.

ster förut. Det rådde halvmörker i salongen och man kunde därför se något, trots mörkret ute. Där satt några kryssningsresenärer och njöt av att få uppleva något helt ovanligt i livet. Vi gick just genom Trollstigen, som är en trång passage, men väl utmärkt.

Att komma till Tromsö i början av november är en annorlunda upplevelse. Tromsö ligger norr om polcirkeln. Det betyder att nätterna blir långa. Efter en månad går solen inte längre upp över horisonten och återkommer först i januari. I november börjar det skymma redan vid två tiden och kl. 15 är det mörkt. Då lyser staden upp och man kan flanera i sju graders kyla längs Storgatan och bekanta sig med de stora affärskedjornas utbud och i ett fönster hittar man littala-produkter.



I Henningsvaer svallar havet isfritt tack vare Golfströmmen. Fiskebåtarna ligger vid kajen och husen är alla väl-skötta. Allting är lugnt en novemberdag

Man skall inte heller glömma att besöka Polarmuseet. Det ligger vid Søndre Tollbodgate 11, nere vid kajen. Huset är ett gammalt trähus från 1830-talet och var tullverkets stora lagerbyggnad ända fram till 1970. Fullständigt renoverat ger museihuset idag ett välskött intryck. Museet öpp-

nades 1978.

Polarmuseet berättar om den norska verksamheten i polartrakterna. Besökaren blir bekant med den vanliga säljägarens hårda liv och övervintringar, och han får ta del av Roald Amundsens och Fridtjof Nansens stora upptäcktsresor och gärningar.

Polarutställningen är till stora delar uppbyggd av tablåer med inplacerade figurer i naturlig storlek. På detta sätt får man en klar bild av vad det är fråga om. Det är inte enbart fotografier och text som läggs fram, utan t.ex. avdelningen om sälfångst visar hur den skedde från små båtar, som roddes fram mellan isflaken och mannen som sprang fram över isen med sin "hakupik". Då många tablåer dessutom är försedda med ljudeffekter som börjar då betraktaren närmar sig, vinden som viner, skällande hundar eller fångstfartygets maskindunk, blir upplevelsen fullständig.

Hela utställningen är fördelad på tio rum, vart och ett med ett bestämt tema. I det första rummet blir man bekant med trappens liv i polartrakterna. Ett av de mera fantastiska objekten är fångsthyddan från 1910-talet, som byggdes av drivved från Sibirien på Svalbard (Spetsbergen). Den användes ända till 1936 då den togs ned och flyttades till Sjöfartsmuseet i Oslo. Där stod den till 1974 för att tio år senare återuppstå i Tromsø. Fem man övervintrade i det trånga utrymmet (ett rum med kokvrå). Det var bara hårda män, både fysiskt och psykiskt, som klarade av påfrestningarna under en övervintring. Man jagade polarräv och isbjörn och snarade fågel. Tidigare jagades också ren på Svalbard, men då den höll på att bli helt utrotad blev den fridlyst 1925.



Interiör från den gamla fångsthyddan på Svalbard. I detta lilla utrymme kunde fem man övervintra.



Skelett av valross.

Samma öde drabbade isbjörnen. En av de stora isbjörnjägarna var Henry Rudy. Han kom från Tromsø och endast nitton år gammal övervintrade han 1908 en första gång på Svalbard. Totalt tillbringade han 27 vintrar på Svalbard, Grönland eller Jan Mayen. Dessutom följde han med sälfångare in i isen, trettio gånger. Under sin tid i polartrakterna nedlade han 713 isbjörnar, vilket torde vara ett oslagbart rekord, och han fick tillnamnet "Isbjörnkungen". I dag är denna isbjörn fridlyst. De få exemplar som ännu finns är emellertid ytterst farliga för människan och på Svalbard får man inte röra sig på snövidderna utan skjutvapen och man bör ha kunskap om hur man skall bete sig vid möte med polartrakternas verkliga konungar.

Under vandringen genom rummen i museet blir man bekant med den tidigaste verksamheten på Svalbard, som under 1600- och 1700-talen drog armador av fartyg till polartrakterna, och speciellt till Svalbard, för säl- och valfångst. Fartygen kom främst från Norge men också ett stort antal seglade under holländsk och brittisk flagg. Då beståndet minskade avtog samtidigt intresset för denna verksamhet, även om den fortgick i mindre skala långt in på 1900-talet. I museet ser man bl.a. skepparens kajuta på ett fångstfartyg och man hör maskinens jämna dunkande. Kajutan är inte stor men den utgör en plats dit skepparen kan dra sig tillbaka. Den övriga lilla besättningen får samsas i en gemensam liten kajuta.

Man får också ta del av de första flygningarna i arktiska förhållanden. Kartor visar var man flög och modeller ger en bild av de enkla medel som stod till buds. Där finns Andrees ballong "Örnen", Dornier Wal N-24, med vilken Amundsen försökte



I museet finns många uppstoppade djur. Här står två mysskoxar på parad. Också isbjörn, polarräv och draghundar finns med. Draghundarna är stora och starka, mycket större än man måhända föreställt sig.

nå Nordpolen 1925, utan att lyckas. Ett år senare gjorde Richard Byrd om försöket med flygplanet "Josephine Ford". Ännu samma år 1926 lyckades Amundsen, tillsammans med Ellsworth i luftfartyget (zeppelinaren) "Norge", flyga över Nordpolen.

Roald Amundsens liv slutade tragiskt 1928 då



Talarpodiet i föreläsningssalen.

han med flygbåten "Latham 47" störtade någonstans på isvidderna under sitt sökande efter det saknade luftfartyget "Italia", fört av italienaren Umberto Nobile.

De två sista rummen är ägnade åt Roald Amundsens (1872-1928) och Fridtjof Nansens (1861-1930) liv och verksamhet. Vardera genomförde stora och farliga expeditioner i polartrakterna. De blev kända namn på detta område, legender. Nansen förde med sig hem forskningsresultat som blev kända över hela världen. Senare slog han in på den politiska banan, blev diplomat och sändebud i London. Efter första världskriget ägnade han sig åt flyktingpolitik och -hjälp där hans "Nansens pass" blev känt. Han tilldelades Nobels Fredspris 1922.

Det finns också en liten föreläsningssal i Polar-museet. Där får föredragshållaren stiga upp i en vitmålad utkikstunna, en sådan som finns i masten på säl- och valfångstfartyg, och från vilken man kunde dirigera fartygets gång mellan isflaken fram mot bytet. En lämplig inramning för ett föredrag om polartrakternas utforskande.

Efter ett par timmars gång genom rummen har man lärt sig en hel del arktika. Museets shop är välförsedd med arktisk litteratur och annan rekvisita. Också en kall novemberdag kommer besökare till museet, flera av dem utlänningar, måhända från det väntande Hurtigruten-fartyget.

ERIC SUNDMAN

FÖRBUNDSNYTT

ALLMÄNT

Tanken bakom denna kolumn är att informera Navis medlemmar om aktualiteter i vår takorganisations (Finlands Navigationsförbund r. f.) verksamhet och service. Navigations-sällskapet i Finland står som nummer 1 på förbundets lista över medlemsföreningar och var initiativtagare till förbundets grundande 1958. Idag har förbundet omkring 150 medlemsföreningar med sammanlagt cirka 15 000 personmedlemmar.

Förbundets huvuduppgift är att via medlemsföreningarna och deras lärare utbilda fritidssjöfarare. Arbetet med utvecklandet av kursutbudets innehåll och kvalitet pågår fortlöpande. Det värdefulla samarbetet med Sjöfartsverket (fr.o.m. 01.01.2010 Trafiksäkerhetsverkets Sjöfartssektor) har fortgått och förstärkts ända sedan förbundets tillblivelse och är sedan några år tillbaka inne i ett särskilt intensivt skede.

I examen i december 2009 deltog cirka 1600 personer.

NY FUNKTIONÄR

Förbundet inrättade senaste sommar en ny funktionärstjänst och anställde Jyri Jalas till tjänsten ifråga. Tjänstebestämmelsen är fältchef och tjänsten är underställd verksamhetsledaren. Fältchefen skall i första hand sköta kontakten med föreningarna, lärarna, vederbörande myndigheter och båtlivsorganisationer. Jyri, som är totalt tvåspråkig, har i egenskap av navigationslärare och kommodor för en navigationsförening goda förutsättningar att sköta tjänsten på ett utmärkt sätt. Han har kommit bra igång med arbetet och snabbt tagit sig in i rutinerna.

UNDERVISNINGSMATERIALET

På grund av revisioner i de europeiska reglerna för inre farvatten har CEVNI-bokens innehåll uppdaterats i början av 2009. Läroboken i kustnavigation har därefter kompletterats och justerats på vissa punkter. Den svenska upplagan har nummer 5. Böckernas tryckning och inbindning blev lämpligt färdiga till vårterminens kurser.

Ett informationshäfte som ger en kort inblick i de elektroniska navigationshjälpmedel som för närvarande står till fritidsbåtsförarnas förfogande är under arbete. Häftet är planerat att tryckas under vårterminen och skall sedan distribueras via förbundets kansli. Avsikten är också att fr.o.m. höstterminen 2010 dela ut häftet till deltagarna i kurserna i skärgårdsnavigation och att kursdeltagarna bekantar sig med materialet ifråga utanför det egentliga kursprogrammet.

KVALITETSSYSTEMET

De år 2003 förnyade bestämmelserna om internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt ledde till att Navigationsförbundet gjorde upp ett kvalitetssystem som år 2004 certifierades av Sjöfartsverket. Kvalitetssystemet innefattar för närvarande förbundets navigationskurser samt CEVNI-kursen och kursen i motorbåtspraktik. Tiden för certifieringens ikraftvarande löper ut denna vår och ny certifiering skall då göras. Inför nycertifieringen uppdateras kvalitetssystemet, varvid även radarkursen och instrumentnavigerings- (elektronik-) kursen införs i systemet.

Kurser, övningar och andra aktiviteter 2010

Skärgårdsskepparkurs start torsdag 04.03.2010 lektioner torsdagar och en lördag, examen fredag 23.04.2010. För anmälan och information kontakta Franz Bachér tel. 09 412 8001 eller 0400 967 983.

Grundkurs i GPS-navigering Teoridelen torsdag 20.05. och 27.05.2010 kl. 18.00...20.15.
Praktikdelen (2 gånger á 2 h / deltagargrupp) hålls i juni till sjöss på skolbåten Navis; tidtabellen fastställs under teoridelen. Kursavgift 80 € Anmälan om deltagande **senast 17.05.2010** 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 2010

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 tillsviðare öppen; planeras av kursledarna.
Kursavgift 60 € Anmälningar **senast 10.05.2010** till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. Kursledare Mika Fagerudd.

Dimissionsfest tisdag 08.06.2010 kl. 19.00 på Folkets hus (Vartiokylän työväentalo), Rusthållargränden 3. Förutom dimissionen av de nya skepparna avnjuter vi en enkel middag och lite program i glada skeppares lag. Kom ihåg att också "gamla" skeppare med följeslagare är hjärtligt välkomna. Anmälningar **senast 01.06.2010** till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com.

Radarkurs sommaren 2010

Radarteori och -praktik med tentamenskörning. Kursen kompletteras med en mörkerkörning i augusti. Tidtabellen är tillsviðare 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 Kristian Thulésius.

Fördjupad kurs i GPS-navigering börjar 05.08.2010

Deltagande i kursen förutsätter tidigare genomgången grundkurs i GPS-navigering.
Teoridelen torsdag 05.08. och 12.08.2010 kl. 18.00...20.15.
Praktikdelen (2 gånger á 2 h / deltagargrupp) hålls till sjöss på skolbåten Navis; tidtabellen fastställs under teoridelen. Kursavgift 80 € Anmälan om deltagande **senast 02.08.2010** 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.

CEVNIkurs 13.11., tentamen 20.11.2010

Trafikbestämmelserna på den europeiska kontinentens inre vattenvägar. Intyg över godkänd tentamen behövs då man i det internationella behörighetsbrevet förutom behörigheten för kustfarvatten också vill ha behörighet för kanaler och floder.
Lördag 13.11. kl. 10.00...16.00 (lektioner) och lördag 20.11. kl. 10...13.00 (repetition och tentamen)
Kursavgift 50 € inkl. material- och tentamensavgift. Anmälningar till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. senast 03.11.2010. För att kursen skall kunna startas behövs minst 6 anmälda deltagare. Plats meddelas de anmälda deltagarna före kursens början. Kursledare Eric Sundman.

Övriga aktiviteter under höstterminen behandlas i senare utskick/annonsering. Av sådant som är under "påtänkning" må här nämnas:

Skepparsammankomst (middag och program) i november.

Gemensamt besök på någonting av nautiskt intresse.

Teoriövning: t.ex. (ifall intresse finns) Instrumentstödd sjökortsnavigering (arbete i papperssjökort utifrån givna radar- och GPS-observationer).

**ÅRSMÖTE
FREDAG DEN 5:E
MARS KL. 18.30**

**Välkommen på
Navigationssällskapets i
Finland r.f. Årsmöte.**

Vi träffas på Handelsgillet,
Kaserngatan 23 A i
Helsingfors fredagen den
5:e mars kl. 18.30.

Efter
årsmötesförhandlingarna
blir det lite mat och dryck
och Fredrik Stenius
berättar om sin seglats
med Finngulf 46 Luna
Azzura i ARC 09 över
atlanten.

VARMT VÄLKOMMEN

