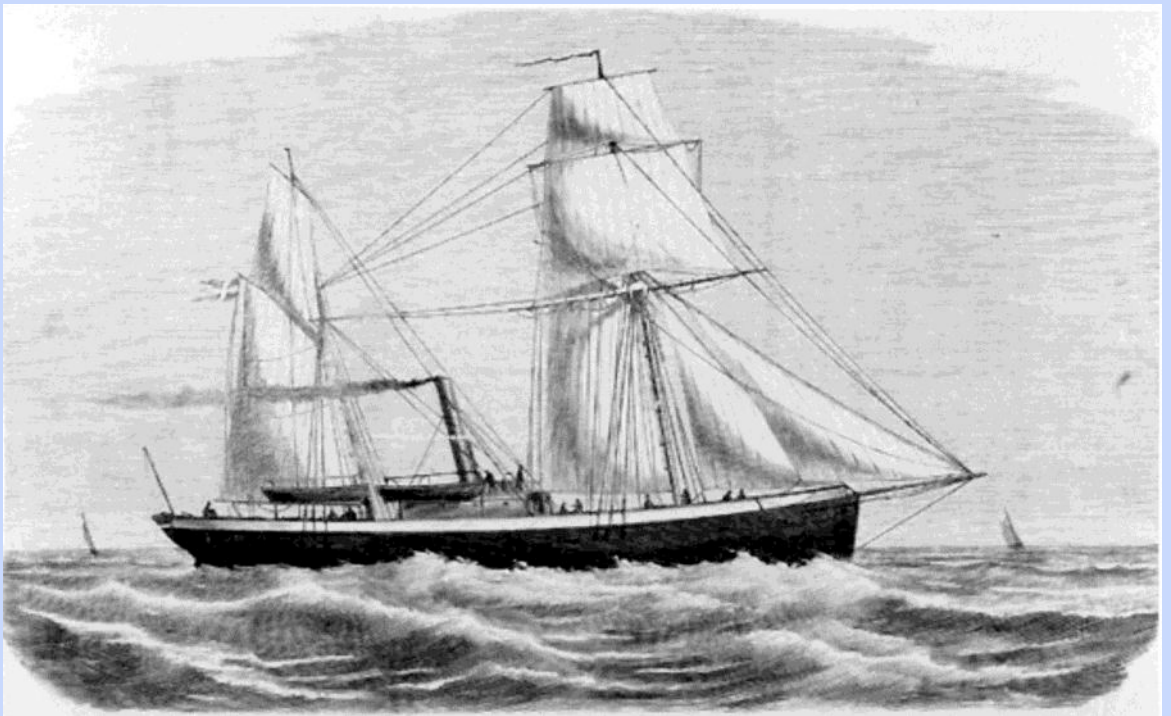




SKEPPAREN

2011



KOMMODORENS SPALT

Bästa Skeppare,

som lärare i navigation på Helsingfors Arbis är jag bekymrad över den senaste nedskärningen i kursutbudet. Förra läsåret hölls det allt som allt fem kurser i navigation på Dagmars-gatan; två på hösten och tre på vårterminen. Flera var fullbokade och alla hade god beläggning. I år har antalet kurser skurits ned till tre! Höstens enda skärgårdsskepparkurs blev snabbt fullbokad och väntelistan blev lång. Vårens enda kustskepparkurs är också fullbokad.

En del av dem som inte får plats vänder sig till finska sidan (där är det också ofta fullt) och en del kanske helt enkelt avstår. Eftersom det bara finns en kurskväll så minskar också anmälningarna därför.

Jag vill uppmana Dig, bästa skeppare, att uppmuntra vänner och bekanta som har intresset att vända sig till Arbis och trycka på för att få tillbaka fler kurser, de behövs!

I detta nummer av Skepparen kan Du läsa om ångaren "Sofia", som bland annat användes som postfartyg på östersjön men också av Nordenskjöld på dennes polarfärder. Peter Holmberg bidrar också med en bokanmälan av Nurminenstiftelsens senaste praktverk som handlar om den tyske marina konstnären Adolf Bock.

Carola Lindblad berättar i sin artikel om Helsingfors' sjöbevakningscentral och om Navigations-sällskapets besök där.

En annan styrelsemedlem, Per-Erik "Bamse" Karlsson, firade sin 60-årsdag på nyårsafton och hade vänligheten att i sin inbjudan till gästerna be om att eventuella gåvor skulle ersättas med en donation till Navigations-sällskapet!

Härmed får jag, på Navis' vägnar, framföra vår tacksamhet och våra varmaste gratulationer. Grattis Bamse!

I höstutskicket meddelades att skolbåten "NAVIS" är på varvsöversyn på Marine Alutech i Teijo. Carina Kervinen med besättning körde henne på tolv timmar de 120 sjömil från Drumsö i mörker och dimma – Bra gjort!

NAVIS har skrovbesiktigats och skall genomgå nödvändiga förbättringar. Om Du vill hjälpa till med skolbåten så kontakta Richard Vaenerberg i styrelsen.

Värt att uppmärksamma är också Navsystem Oy's donation av en AIS-mottagare.

Slutligen vill jag önska Dig en god och glad båtsäsong 2011! Kommodoren

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

Peter Holmberg

Per-Erik Karlsson

Mikael Katajainen

Carola Lindblad

Kurt Svens

Richard Vaenerberg

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

Carola Lindblad

Kristian Thulesius

Skepparen 2011

Medlemstidning för Navigationssällskapet i Finland r.f

Pärmbilden

Postångsfartyget *Sofia* går för ångmaskin och segel. Ur Ny Illustrerad tidning 1868. Postmuseums samlingar, Stockholm.

Kronoångaren *Sofia* byggdes 1864 på Motala verkstads varv i Norrköping. Konstruktör var Otto Edvard Carlsund. Han hade lärt sig skeppsbygge i Sverige och England och genom praktik och självstudier hade han skaffat sig grundlig kunskap i fartygskonstruktion och under hans ledning byggdes sammanlagt 270 fartyg. Kronoångaren *Sofia* var byggd av järn och konstruerad för att kunna gå i vintertrafik. Hon var brigantinriggad med klyvarbom och försedd med ångmaskin och propeller. Ångmaskinen utvecklade 60 hästkrafter. Måtten var: längd 41,1 m, bredd 7,0 m och djupgående 2,5 m.

Som det så ofta är i det verkliga livet noteras inte det lugna arbetet, men då framgång eller motgång möter slås de stora rubrikerna upp. Detta gällde också för *Sofia*. Troget gick hon på sina ruttor och vintertid kunde smärre förseningar noteras på grund av tjock is men då hon körde fast i drivisen, grundstötning eller var expeditiönsfartyg för Nordenskiöld's resor till arktiska farvatten slogs rubrikerna upp och hon blev känd för den stora allmänheten.

Expeditionen till Spetsbergen 1868

Adolf Erik Nordenskiöld företog sammanlagt tio resor till nordliga farvatten kring Grönland och Spetsbergen och han var den första att segla genom Nordostpassagen. För färden till Spetsbergen sommaren 1868 anhöll han att *Sofia* skulle bli expeditiönsfartyg. Till detta gav Postverket sitt tillstånd. Under däck inredde man kring den aktere salongen utrymmen för den vetenskapliga personalen. I mitten av fartyget fanns ångmaskinen och på vardera sidan om denna kolboxar medan förliga delen av skeppet var reserverad för besättningen.

Fartygets chef var kaptenen vid Kungliga flottan, friherre Fredrik Wilhelm von Otter, senare amiral, sekond var löjtnant Louis Palander, senare amiral och fartygschef på *Vegas* färd genom Nordostpassagen och läkare dr. Carl Nyström. Den övriga besättningen bestod av fyra underofficerare (bland dem maskinisterna) och sexton man för övriga uppgifter.

Den 7 juli 1868 var allting klart för avfärd och *Sofia* lade ut. Fartygets konstruktion var sådan att det rullade redan i lätt vind. Då man ute på Kattegat mötte kraftig sjögång var det många av deltagarna som redan i detta skede betalade tribut

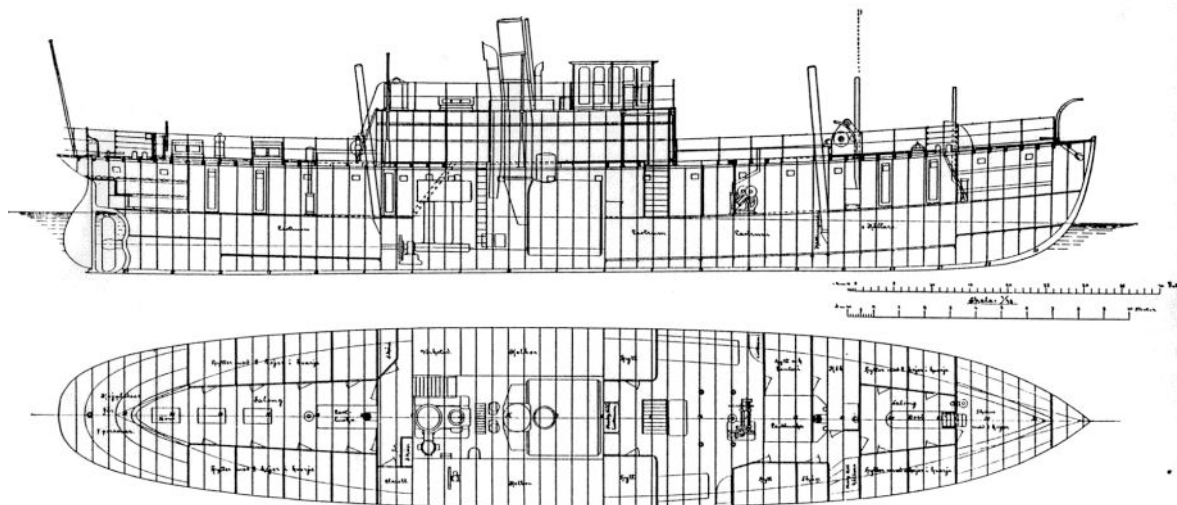
för sitt deltagande. Via Ålesund och Tromsø kom man fram mot Björnön och vidare till Spetsbergen. Man seglade sedan i de nordliga farvatten kring Spetsbergen, kom till Nordostlandet och försök gjordes att nå Sjuöarna.

Fastän huvuduppgiften med expeditionen var att göra mätningar och samla prover från land och hav, ville man också göra ett försök att nå så långt norrut som möjligt. I början av september ångade *Sofia* norrut. Den 18 september hade hon nått 81° 32' nordlig bredd och därmed slagit Scoresby's tidigare rekord med en minut. Men man kunde gå ännu längre norrut och den nordligaste punkt man nådde var 81° 42' nordlig bredd. Detta skedde på morgonen den 19 september och händelsen firades med svensk lösen och flaggan i topp.

Efter denna rekordnotering fortsatta *Sofia* sin färd norr om Spetsbergen. Man gjorde upprepade nya forceringar av isen, lodade och utökade samlingarna med bottenkrapans hjälp. Det började bli sent på hösten och vintern var på kommande. Nu började drivis också synas och det var nödvändigt att gå fri från den.

Den 4 oktober gick *Sofia* söder om drivisen. Det rådde storm och vinden hade vridit sig SO och pressade fartyget upp mot isbarriären. Då skedde olyckan. Med ett brak slungades *Sofia* av en kraftig sjö mot ett isblock och ett gapande hål uppstod under vattenlinjen. Nu var nöden stor. Varenda ledig hand stod vid pump eller langningskedja. I elva timmar kämpade männen för sina liv då de slungade ut vatten i samma takt det forsade in. Omkring dånade den arktiska stormen och kastade vattenmassor i ständiga angrepp mot den skadade *Sofia*, som redan började ligga tungt i sjöarna. På bryggan stod von Otter lugn. Det gällde att ta ut allt av *Sofia*, ty det var endast hon som kunde föra dem till räddningen. Vid middagstid skymtade man äntligen Spetsbergen förut och man gick rakt in mot Amsterdam ön. Där ankrade *Sofia* på grunt vatten och krängdes över åt babord. På detta sätt blev såret i hennes sida synligt och man kom åt att provisoriskt täta det.

Efter detta äventyr blev man tvungen att styra hemåt. Den 14 oktober lämnade *Sofia* Sydkap och Spetsbergen bakom sig och den 20 oktober ångade man slutligen in i Tromsøs hamn. Efter tio dagars vila var man beredd att fortsätta färden och den 15 november var man tillbaka i Göteborg



Postångfartyget *Sofia*. Efter ritning, oktober 1892, i Postmuseum, Stockholm.

där fartyg och besättning togs emot med jubel. Polarhjältarna hade återvänt.

En färd från Stockholm till Finland vintern 1871

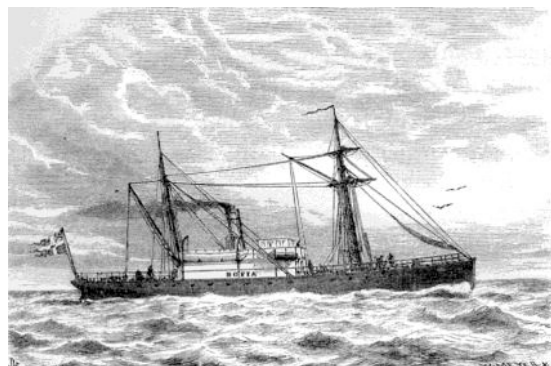
Då Postverket ville förbättra transporterna till Finland och Baltikum sattes ångfartyg in på de nya rutterna. Den lilla *Postiljonen*, med en ångmaskin som gav endast 12 hästkrafter, sattes in i trafiken mellan Grisslehamn och Eckerö och *Sofia* skulle trafikera rutten mellan Stockholm och Baltischport (Paldiski) på Estlands nordvästliga kust. Man väntade sig mycket av denna led då järnvägsförbindelse mellan Baltischport och St. Petersburg hade öppnats, vilket lovade gott för transittrafiken.

Det ville sig inte bättre än att hösten 1870 och vintern 1871 blev något av de allra kallaste i mannaminne. Det var alltså denna stränga vinter man skulle pröva nymodigheterna. Ångbåtsförsöket var dock dömt att misslyckas denna stränga vinter. *Postiljonen*, som var en liten båt, frös fast redan i ett tidigt skede och låg därefter stilla över hela vintern. *Sofia*, något större och starkare, stångades länge med isarna, men måste slutligen även hon ge upp. Vintern 1871 var alltför sträng.

Postångaren *Sofias* sista resa denna vinter är värd att notera, ty den erbjöd speciellt stora

svårigheter och med ombord följde bland andra passagerare även Selim Lemström. Fartyget var välbekant för Lemström sedan expeditionen till Spetsbergen år 1868 och han såg fram emot några sköna dagar av vila ombord innan hemlandet tog emot honom. Ödet ville dock att färden skulle avlöpa litet annorlunda än planerat. Den 17 december startade *Sofia* från Stockholm och styrde österut mot Baltischport, som skulle bli första angoringshamn. Befälhavare ombord var kapten A.G. Höggren.

Efter att på söndag morgon kl. 7 ha lagt ut från Skeppsbrokajen gick man genom Stockholms skärgård och på sena eftermiddagen hade man redan hunnit långt ut på Ålands hav. Genast från början kom bekymren i form av ständigt tätande



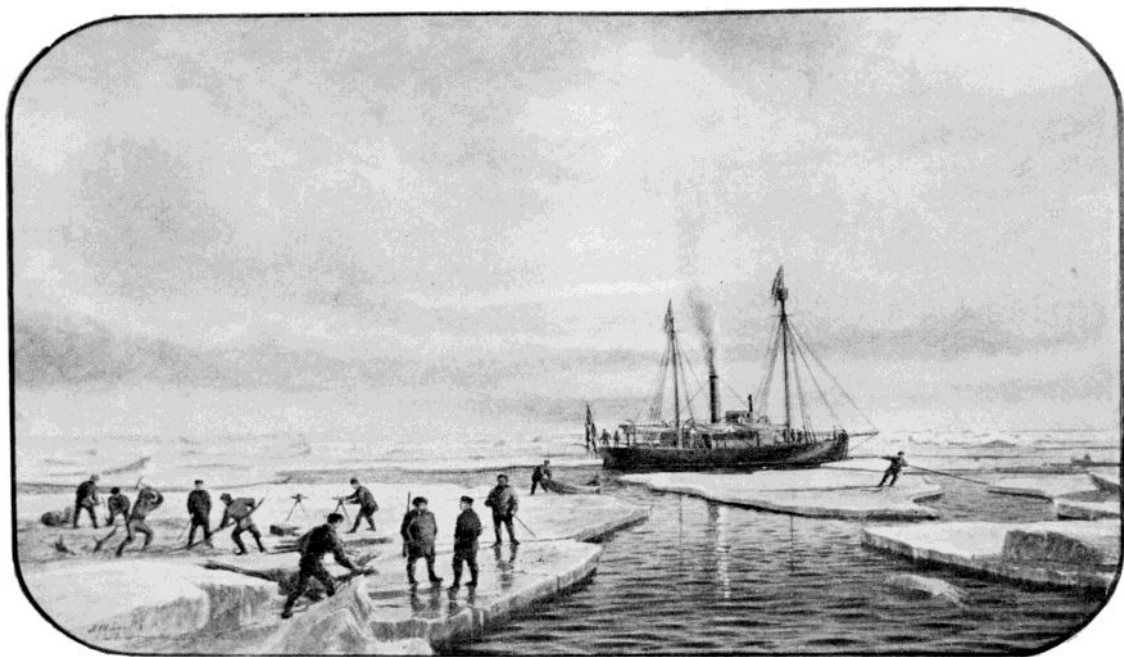
Sofia i lugn sjö.

dimma. Tjockan blev småningom så svår att det var omöjligt att navigera. Kaptenen valde därför att söka sig in mot land och då mörkret kom lade man bi i väntan på nästa dag. Då morgonen grydde visade termometern -17 °C och hela fartyget var istäckt. Efter hand mötte ytterligare allt svårare isförhållanden och dessutom blåste det upp till storm.

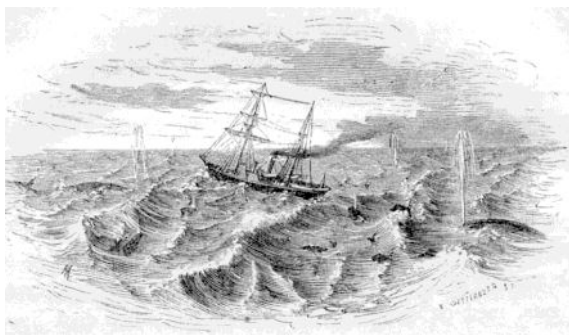
I detta skede beslöt kapten Höggren att gå mot söder för att undvika isen. Istäcket på *Sofias* fördäck var nu ställvis 2 1/2 fot tjockt och växte hela tiden. Delvis hade fartyget också kommit ur kurs och då man efter en besvärlig seglats äntligen siktade ljus från land visste man inte var man befann sig. Torsdagen den 22 december kom *Sofia* slutligen till hamnen i Visby på Gotland.

Då det blev bättre väder lade *Sofia* ut igen den 6 januari 1871. Avfärden skedde kl. 11 på förmiddagen och vinden var en måttlig sydväst. Långt hann fartyget inte heller denna gång innan tät issörja och drivis mötte. Vid Odenholms fyr kom fast is emot och man lade bi. Dramatik uppstod även då *Sofia* undsatte ett fastfruset segelfartyg som hissat nödflagg. *Sofia* började

mödosamt arbeta sig fram i isen för att undsätta det. Under två timmar försökte kapten Höggren ta sig fram genom isen, men måste till slut ge upp. Avståndet var fortfarande flera sjömil. Då såg man plötsligt mörka prickar som lämnade det fastfrusna fartyget och började söka sig fram mot *Sofia* och räddningen. Läget för folket på isen blev hastigt kritiskt då vinden friskade i och övergick till storm, varvid isen började brytas sönder. Kapten Höggren beslöt att göra ytterligare ett försök att tränga fram mot isvandarna och lyckades denna gång komma på en distansminuts avstånd från det fastfrusna fartyget. Här tog man ombord kapten Keinroth och sex besättningsmän. Det fastfrusna fartyget var tremastade skonaren *Delphin* från Pernau och det hade under fyra veckors tid drivit i isen och kämpat för att komma i hamn. Efter att den nödställda besättningen tagits ombord på *Sofia* fortsatte hon sin egen mödosamma färd. Ju längre in i Finska viken *Sofia* kom, desto besvärligare blev isförhållandena. Till slut satt även hon fast och fördes vidare med drivisen helt utan egen vilja. På detta sätt kom man ända till trakten av Stora Jussarö.



Den 18 september 1868 nådde *Sofia* 81° 32' nordlig bredd. Därmed var det gamla rekordet slaget och det nya firades med svensk lösen och flagga i topp.



Sofia i arktiska farvatten. Redan i måttlig sjö rullade hon kraftigt. Här omgiven av valar.

Samtidigt drev *Sofia* hela tiden långsamt vidare och isförhållandena växlade ständigt. Det fanns ju en möjlighet att man skulle komma loss också. Den 16 januari uppstod råkar i isen och med tillhjälp av issågar, hackor och ankarspel kunde *Sofia* lösgöras ur isens grepp. Äntligen fri styrde hon återigen söderut och den 17 januari kunde hon slutligen igen lägga till vid kajen i Visby hamn.

Men den som var envis var kapten Höggren. Efter fyra dagars vila i Visby stävade *Sofia* på nytt ut, men tvingades för tredje gången vända om och nu resignerade slutligen även kapten Höggren och *Sofia* gick i vinterkvarter i Visby.

Då våren kom gjorde Höggren sitt fjärde försök att nå Finland. Den 7 april gick *Sofia* än en gång ut från Visby, fastnade mycket snart igen i de förrädiska vårisarna och drev under flera veckor mot Utö. Efter stora ansträngningar kom hon slutligen loss ur isens grepp och kunde äntligen den 12 maj styra in mot Baltischport.

Expeditionen till Grönland 1883

Ännu en gång under sina expeditioner till nordliga farvatten hade A.E. Nordenskiöld ångaren *Sofia* som expeditionsfartyg. Denna gång skulle man gå till Grönland. Den vetenskapliga staben bestod även denna gång av sex forskare. Fartygschef var Emil Nilsson och under sig hade han två styrmän och två maskinister samt ytterligare en besättning på tolv man.

Expeditionens uppgift var, förutom det sedvanliga utforskandet av naturen, att från ett lämpligt läger göra en isvandring in över inlandsisen för att utröna vad som fanns bakom den vita ishorisonten. Av denna orsak fanns två lappar med bland besättningen då de var vana att på skidor rörs sig över snövidder.

I slutet av maj 1883 lämnade man Göteborg och gick först till Reykjavik dit man anlände i början av juni och kolförråden kunde kompletteras. Därifrån gick färden vidare mot Grönland och längs den västra kusten upp mot Diskobukten. Det var härifrån isvandringen skulle börja. Det var tungt att skida och dra kälkar över den blöta snön som börjat smälta. Man kom fram knappt 20 km om dagen, ofta mindre. Nordenskiöld sände då ut de två lapparna att under två dygn ta sig så långt fram som möjligt. På tre dygn hade de skidat 230 km och barometern visade att de nått en höjd av 2000 m. Isvandringens resultat var att det inte fanns något isfritt inland på denna breddgrad.

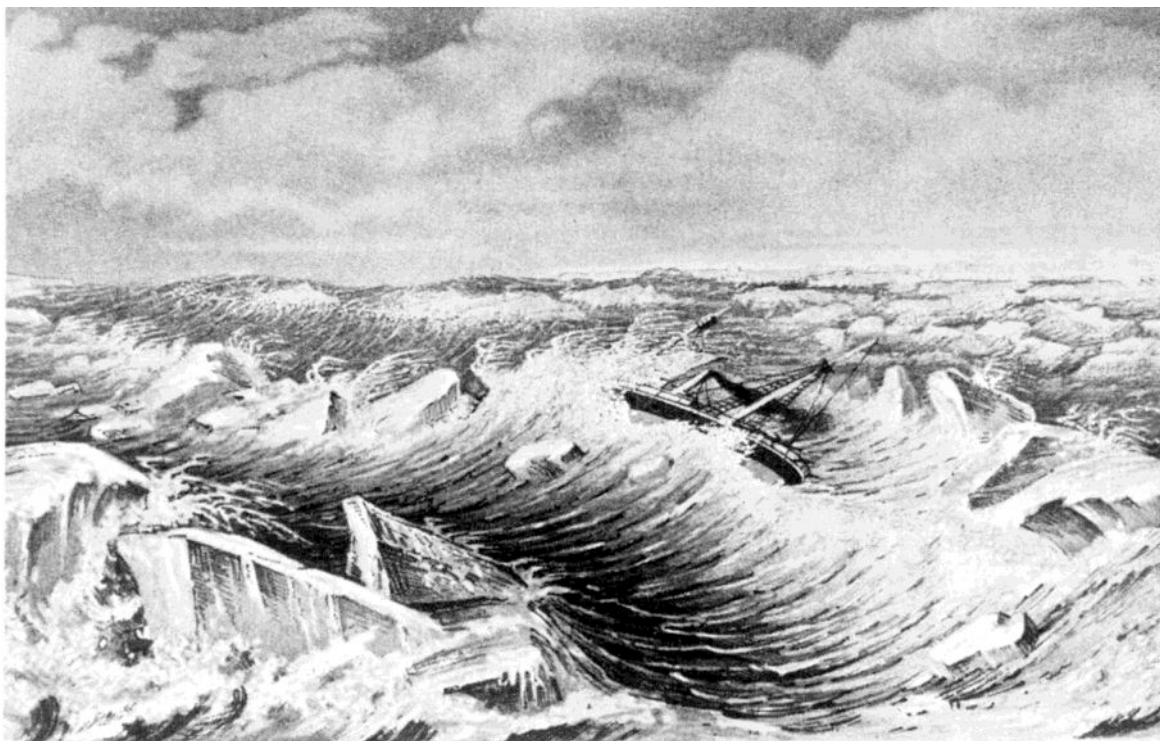
Alla varningar att *Sofia* inte skulle klara strapatserna vid Grönlands kuster kom på skam. Det lilla fartyget klarade sig väl, undvek att gå in i trånga vatten då is hotade och väntade ut hårt väder och stormar.

En åldrande Sofia

I medlet av 1890-talet köptes *Sofia* av Ålands Kommunikations Aktiebolag och registrerades i Mariehamn. Tanken var att hon skulle sköta vintertrafiken på rutten Åbo – Mariehamn – Stockholm. De stränga vintrarna med svåra ishinder gjorde emellertid att hon långa tider var tvungen att ligga vid kaj. Man kunde på denna rutt gå långa sträckor inomskärs och på detta sätt undvika hårt väder och vinterstormar på öppna havet. I stället hade man att kämpa med isen som lade sig mellan skär och öar och det visade sig att *Sofias* ångpanna inte var stark nog att ta henne alla gånger genom dessa ishinder. Då hon dessutom gick på grund den 4 januari 1897 vid Tjärven, där farleden in mot Stockholm börjar, var hennes framtid beseglat. Hon övergick i Borebolagets ägo och lades upp i Åbo. Efter en tid köptes hon av sågägaren Mikael Hosiaïnoff och fördes till Ladoga och registrerades i Sordavala register. Under många år arbetade *Sofia* ännu hårt då hon som bogserbåt drog trälastade prämar och stocksläp. År 1930 såldes hon till Valamo kloster och registerutdraget visar att hon nedskrotats den 15 april 1934. Då hade *Sofia* levt ett händelserikt liv under 70 år.

Tack.

Ett varmt tack riktas till Postmuseum, Stockholm, som bidragit med fint bildmaterial.



Under slutet av expeditionen 1868 mötte storm och drivis i farvattnen norr om Spetsbergen. Det var då olyckan hände. *Sofia* kastades mot ett isflak och sprang läck. Situationen var kritisk, men man lyckades nå Amsterdam ön, där *Sofia* på grunt vatten lades på sida och läckan under vattenlinjen kunde provisoriskt tilltäppas.

Litteratur

Fries Th. M. och Nyström, C. (1869): *Svenska Polarexpeditionen år 1868*. P.A. Norstedt & Söner, 1869, 231 s.

Hedin, Sven (1926): *Adolf Erik Nordenskiöld*. Albert Bonniers Förlag, Stockholm, 1926, 379 s.

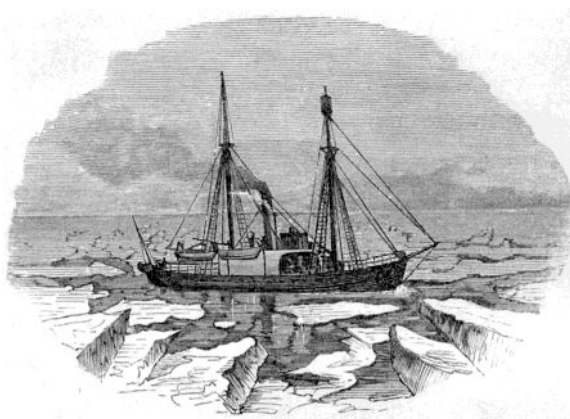
Holmberg, Peter (1989): *Selim Lemströms deltagande i Nordenskiölds expedition till Spetsbergen år 1868*. Nordenskiöld-samfundets tidskrift 49: 72-89. Helsingfors 1989.

Holmberg, Peter (1989): *Karl Selim Lemström – fysiker, norrskenforsare och professor*. Opusculum Vol. 9 (1989) no. 2-3, p. 67-138.

Nordenskiöld, A.E. (1885): *Den andra Dicksonska expeditionen till Grönland*. F. & G. Beijers Förlag, Stockholm, 1885, 546 s.

Ramsay, Henrik (1947): *I kamp med Östersjöns isar*. Skoglunds, Stockholm, 1947,

Ramsay, Henrik (1950): *Nordenskiöld, sjöfararen*. Skoglunds, Stockholm, 1950, 315 s.



Kronoångfartyget *Sofia* under expeditionen till Spetsbergen 1868.

Bästa skeppare!

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

Vi håller öppet **onsdagen den 4 maj kl. 12.00-19.00**

Skepparmössorna med **20% rabatt** denna dag!

Då kan du även köpa bl.a.

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

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

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

OBS! Sjäskorten bör beställas på förhand senast 3.5. för att kunna levereras onsdag 4.5.

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.

MARINMÅLAREN ADOLF BOCK—HANS LIV OCH VERK

Adolf Bock föddes den 5 augusti 1890 i Berlin, son till Thomas Bock och Alma Harstock. Fadern verkade inom mejeri- och bryggeribranschen och Adolf Bock växte upp i ett relativt välbärgat hem. I likhet med alla barn började han tidigt rita och måla. Fadern, som också var en skicklig tecknare, uppmuntrade honom i detta och tog honom med till utställningar och museer. Adolfs farfar var en känd porträtt- och landskapsmålare.

Adolf Bock var tolv år då han första gången såg havet då familjen besökte släktingar i Swinemünde. Det var en upplevelse att se de stora fartygen och kejsarens ståtliga jakt *Hohenzollern II* och havets vågor som bröt sig mot stränderna. av denna sommar levde kvar och Adolf Bocks dröm var att bli marinmålare. Trots att han hade ärvt konstnärliga anlag ville fadern emellertid att han skulle få en utbildning som garanterade en dräglig och säker inkomst.

Det var först då Alfred Bock skulle göra sin militärtjänstgöring som han tog det stora steget. Han anmälde sig till marinen och antogs. En tid tjänade han på ett skolningsfartyg men efter en tid blev han transporterad till kejsarjakten *Hohenzollern II*. Med denna gjorde den unga matrosen de första långfärderna då kejsaren besökte Medelhavet eller Norges fjordar. På fritiden målade Adolf Bock. Snart upptäckte besättningen hans fritidsintresse och det hände att kejsar Wilhelm II också stannade vid Bocks staffli under sina promenader på däck.

Tre år hann Adolf Bock tjänstgöra på den kejsarliga jakten, sedan kom första världskriget och Bock fick kommendering först till *SMS Roon* och sedan till *SMS Augsburg*. På dessa krigsfartyg upplevde han kriget på nära håll då fartygen också deltog i sjöslag. Det var nu Adolf Bock blev belönad med medalj för



Den tyska flottavdelningens fartyg *Westfalen* och *Posen* ångar in mot Helsingfors och understöder de vitas intagning av staden 1918. I bakgrunden skimtar Gråhara. Adolf Bock ingick i denna marina styrka.

Minnen

tapperhet. Åtta år tjänade han i tyska krigsmarinen.

I efterdyningarna efter första världskriget understödde en stark tysk styrka de vitas intagning av Helsingfors. Tyskarna landsteg i



Isbrytaren *Jääkarhu* bryter is utanför Utö 1926. I bakgrunden några lastfartyg. På detta sätt kunde den viktiga vintertrafiken upprätthållas till hamnarna i södra Finland.

Hangö och understöddes av två starka krigsfartyg. I besättningen ingick också Adolf Bock. En romans uppstod mellan Adolf Bock och en Helsingfors-flicka och sedan Finland blivit självständigt återvände Bock som civil till

Helsingfors och slog sig ned i staden för nästan tjugo år. Livet blev komplicerat för Bock som fick en dotter, men samtidigt gifte han sig med Dora Jacobs, som härstammade från en förmögen bryggeri-släkt i Tyskland.

Adolf Bock målade hela tiden och han knöt kontakter med rederier och sjöfartsstyrelsen. Nu kom han i nära kontakt med

rederiet John Nurminen Oy. Han blev bekant med John Nurminen och umgicks i familjen och vistades också på deras sommar-ställe på Rönnskär. Då Finland beställde en ny isbrytare från Holland fick Bock uppdraget att göra målningar som berättade om vintersjöfarten till Finland.

Vid andra världskrigets utbrott reste Adolf Bock, som var tysk medborgare, till Tyskland. Han togs emot av den tyska marinen, men han var inte längre matros. Han var redan en välkänd marinmålare och nu umgicks han med amiraler och fartygsbefäl. Hans uppgift blev att genom sina tavlor ge en bild av den tyska marinens storhet och styrka. Under hela kriget återgav han ubåtsbaser, krigsfartyg och sjöstrider vilket uppskattades av det tyska national-socialistiska partiets propaganda. Han tilldelades också professors titel.

Då andra världskriget led mot sitt slut såg Bock hur hans omgivning bokstavligen smulades sönder. Han var med då evakueringen av befolkningen sjövägen från



På 1950-talet följde Adolf Bock med på en resa till Medelhavet ombord på *Laila Nurminen II*. På denna tavla går hon med trälast i hårt väder med skummet yrande om förstäven.

Gdynia till säkrare orter skulle genomföras. Fartyget *Wilhelm Gustloff* med mer än 6000 personer ombord torpederades av en rysk ubåt och endast 1000 personer kunde räddas. Bock var en av dem.

Efter fredsslutet sökte Adolf Bock sig till Sverige och slog sig ned i Helsingborg. Här kunde han inte leva upp till sin hustrus krav. Dora som kom från en välbärgad släkt sökte sig därför till Flensburg i Tyskland och paret levde åtskiljs efter detta även om kontakt regelbundet



Under resan med *Laila Nurminen II* målade Adolf Bock flitigt som alltid. Här omgiven av en beundrande besättning, som ser hur en tavla kommer till.

upprätthölls, med brev och sammankomster vid födelsedagar och julfiranden.

Det var dystra tider för Adolf Bock. Pengarna räckte knappt till och hans verksamhet under kriget som en del av det tyska national-socialistiska partiet låg som en skugga över honom, trots att han senare befriades från misstanken om nazisympatier.

I Helsingborg målade Bock flitigt och han hade kontrakt med flera företag, som gav en säker, men liten, inkomst. Han företog också några långresor och den gamla kontakten med rederiet John Nurminen levde vidare. Han hade nu möjlighet att ombord på *s/s Laila Nurminen II* följa med på en långfärd till Medelhavet, Svarta havet och Turkiet.

Kontakterna mellan Adolf Bock och John Nurminens släkt ledde till att John Nurminens

stiftelse hösten 2010 gav ut boken **Adolf Bock – Merimaalari/Marinmålaren**. Boken är i stort format och rikt illustrerad. Boken är uppbyggd i två delar, en textdel och ett galleri med målningar av Adolf Bock. Boken är tvåspråkig där den finska texten löper på uppslagens vänstra sida och den svenska på den högra. För välgjord översättning svarar Pär-Henrik Sjöström.

Texten är skriven av konsthistorikern, filosofiexamister Tuija Peltomaa. På ett förtjänstfullt sätt har hon fördjupat sig i Adolf Bocks liv och konst. Hon är inte främmande för hav och sjöfart då hon tidigare har skrivit om Oscar Kleinh och deltagit i John Nurminens stiftelses utgåvor som berör konsten och havet.

FÖRBUNDSNYTT

ERIC SUNDMAN

Ny förbundsordförande

Navis hederskommodor Franz Bachér, som innehaft och på ett mycket förtjänstfullt sätt skött förbundets ordförandepost i många år, meddelade på förbundets årsmöte att han inte längre ställer sig till förfogande för återval. Till ny förbundsordförande valdes förbundsstyrelsens tidigare kassör Bo Nyholm från Porvooon Kipparit. Franz premierades för sina gedigna insatser i förbundets ledning med förbundets högsta utmärkelse Plaketten.

Undervisningsmaterialet

En ny utgåva (nummer 7) av läroboken i skärgårdsnavigation färdigställdes inför höstterminens kurser 2010. Samtidigt uppdaterades den till övningsjökorten anslutande fyrlistan. Vi får säga ett stort TACK till Kaj-Erik Löfgren för det igen en gång som frivillig insats utförda gedigna arbetet.

Övningsjökorten Carta Marina och Carta Navigationis har uppdaterats för att ”hålla jämna steg” med de officiella sjökorten.

Informationshäftet Navigationens elektroniska hjälpmedel har färdigställts. Häftet distribueras via förbundets kansli och delas fr.o.m.

höstterminen 2010 ut till deltagarna i kurserna i skärgårdsnavigation. Avsikten är att kursdeltagarna bekantar sig med innehållet utanför det egentliga kursprogrammet.

Kvalitetshandboken

Förbundets kvalitetshandbok, som år 2004 certifierades av Sjöfartsverket, uppdaterades vintern 2010. Certifieringen förnyades av den nuvarande sjöfartsmyndigheten (Trafik-säkerhetsverkets sjöfartssektor) i april 2010. Enligt kvalitetshandboken certifierade kurser är numera:

- Kurserna i skärgårds-, kust- och astronomisk navigation
- CEVNI-kursen
- Kursen i motorbåtspraktik
- Radarkursen
- Kursen Navigationens elektroniska hjälpmedel.

FINSKA VIKENS SJÖBEVAKNINGSSEKTION

Fredagkvällen 19.11 var mörk och vinden bitande kall då vi sökte dörren till Finska vikens sjöbevakningssektion på Skatudden. Utan Richard som vägvisare hade vi nog snurrat runt i knutarna en god stund. Vi var närmare 30 personer som deltog i besöket arrangerat av Navis. Sjöbevakningssektionsofficeren Sakari Teelahti tog vänligt emot oss i skolningsutrymmet och ledde oss sedan in i själva övervakningsutrymmet. Här jobbar två sjöbevakare och en officer dygnet runt med mycket varierande uppgifter i en stor sal med bord och övervakningsskärmar arrangerade i grupper. Två av bordsgrupperna är reserverade för styrcentralverksamhet vid storkatastrofer.

Sakari Teelahti beskrev ingående organisationen, verksamheten och PTG-samarbetet:

Gränsbevakningen har en lång historia. Den grundades strax efter att Finland blev självständigt och har kontinuerligt utvecklat sin verksamhet. Själva gränsbevakningen är underställd Inrikesministeriet. Finska vikens sjöbevakningssektion är en del av Gränsbevakningsväsendet. Gränsbevakningen är indelad i fyra gränsbevakningssektioner och inkluderar sjöbevakningsdistrikten och bevakningsflygen. Sjöbevakningen grundades år 1930 och firar sitt 80-årsjubileum år 2010. Gränsbevakningen har många olika uppgifter. Under 1960-talet utvidgades verksamheten och idag leder man sjöräddningen, utför efterspaningar och sjuktransporter. I vissa fall sköter man även polisuppgifter och tullövervakning samt bekämpar olje- och kemikalieolyckor. Under 2000-talet har verksamheten utvidgats till att omfatta även brottsbekämpning. I Finland har vi ett långtgående och unikt samarbete mellan polis, tull och gränsbevakning (PTG-samarbetet). Dessutom har man samarbete med Sjöfartsverket, Forsvarsmakten och miljömyndigheterna.

Betydelsen av en fungerande gränsövervakning och sjöräddning

framgår då man betänker att cirka 90 % av Finlands export och 75% av importen sker sjöledes.

Vid gräns- och sjöbevakningsskolan ger man grund-, fort- och specialutbildning åt Gränsbevakningens personal. Sakari Teelahti berättade att tjänstemännens specialskolning är fortlöpande. En gränsbevakares uppgifter anknyter till gränsövervakning, dvs övervakning av personers resor in och ut från landet. Sjöbevakaren arbetar antingen på en station eller på ett fartyg. Sjöbevakaren kan också ha uppgifter inom passkontroll i en hamn eller på en flygstation. En del av sjöbevakarna arbetar också som dykare och yträddare. Teelahti berättade i uppskattande ordalag om de frivilliga insatserna, som är betydande. Betydelsen av bl.a. Finlands sjöräddningssällskap rf:s (SAR) och privatflygares verksamhet är stor.

Finska vikens sjöbevakningssektion består av Helsingfors gränskontrollavdelning, Helsingfors och Kotka sjöbevakningsområden och bevakningsfartygen Merikarhu och Tavi. Sjöbevakningsområdet har 9 sjöbevakningsstationer utplacerade mellan Hurppu vid östgränsen och Hangö i väster. Behovet av spåråtgärder har lyft fram förslaget att minska på antalet stationer. Både Pörtö, Glosholmen och Jussarö har nämnts i diskussionerna. Efter att Schengenavtalet trädde i kraft övervakar man den yttre gränsen. Territorialvattengränsen som övervakas av Finska vikens sjöbevakningssektion är 1 250 kilometer



lång, nästan en tredjedel av hela territorialvattengränsen, som är 3 940 kilometer.

Teelahti berättade att Finska vikens sjöbevakningssektion har 2 bevakningsfartyg, 26 bevakningsbåtar och 2 luftkuddefarkoster till sitt förfogande. Gränsbevakningen har sedan många fler fartyg av olika slag och dessutom två flygplan och cirka tolv helikoptrar för olika uppgifter.

Statistiken för 2010 visar att de olika sjöräddningstillfällena under årets åtta första månader var avsevärt fler än under tidigare år. Kan den varma och vackra sommaren ha varit en orsak till detta? Direkta sjöräddnings- och hjälpuppdrag utgör den största delen av tillfällena, vars totalantal uppgick till 1 500. Endast en observerad sjöolycka hade registrerats. Antalet sjöräddningsuppdrag under den motsvarande perioden föregående år var drygt 1 300. Över 50% av alla uppdragen gäller nöjesbåtar. Bland dem är det motorbåtarna som utgör den avgjort största hjälpbehövande gruppen. Sakari Teelahti nämnde att utryckningarna koncentreras till sommarveckosluten. Passagerarfartygen är den grupp av yrkestrafikanter som behövt mest hjälp.

Sedan demonstrerade vår värd Finska vikens fyra övervakningsskärmar. Längs hela den finska kusten finns ett nät av Gränsövervakningens och försvarsmaktens övervakningskameror och radarstationer. Trafikverket och VTS-centralerna har AIS- och VTMS-system (trafiklednings- och informationssystem för fartyg). Med dessa system går det att identifiera fartygen och deras position, kurs och fart. Man får också information om destinationen, lasten och fartygets storlek. I samarbete med Sverige, Estland och Ryssland har vi en heltäckande övervakning av fartygstrafiken på Finska viken ända till St. Petersburg via GOFREP (Gulf of Finland reporting system). Fartyg som rör sej på internationella vatten är skyldiga att anmäla sej till GOFREP.

Man strävar efter att minska risken för olyckor genom ett pilotprojekt gällande säkerheten för tankfartyg. Projektet skall starta på Finska viken år 2013. Redan nu rör sej cirka 500 fartyg per



dygn på Finska viken och 20 av dessa är oljetankers. Värdet av frakten är cirka 300 MEUR. Årligen fraktas ungefär 150 miljoner ton på Finska viken och mängden uppskattas öka till 200-250 miljoner ton till år 2015.

Till slut fick vi se hur övervakningskamerorna fungerar. En hel vägg är täckt av bildskärmar på vilka man kan ta fram bilder från de kameror man önskar. Vi såg bl.a. vyn från kameran i Santio (bäring 202), sjöbevakningens egen omgivning samt en vy norrut från Skatudden. En del kameror är fasta medan andra går att styra och zooma in från centralen.

Under vårt besök förde de två tjänstgörande sjöbevakarna lågmälda samtal med anropande fartyg medan de många datorerna och skärmarna surrade på.

Vägg i vägg med sjöbevakningssektionen fungerar VTS-centralen (Vessel Traffic Service). Centralens utrymmen renoveras som bäst och var därför inte öppna för gäster.

Det intressanta besöket till Finska vikens sjöbevakningssektion avslutades och diskuterades över en bit mat på en närbelägen restaurang.

Kurser, övningar och andra aktiviteter 2011

Skärgårdsskepparkurs och Kustskepparkurs, anordnas om tillräckligt många intresserade anmäler sig våren 2011; examen fredag 15.04.2011. För anmälan och information kontakta Franz Bachér tel. 09 412 8001.

Årsmöte fredag 04.03.2011 kl. 18.30 på Handelsgillet, Kaserngatan 23, Helsingfors.

Kurs i VHF/DSC-radiotelefoni i april 2011 tillsammans med NJK; tidtabellen meddelas senare

Kursen utgör förberedelse för Kommunikationsverkets SRC-examen. Efter kursen ordnas gemensamt tillfälle att avlägga officiellt kompetensprov.

Kursavgift (exkl. avgifterna till Kommunikationsverket för kompetensprov och certifikat) 50 €.

Sista anmälningdag 24.03.2011. Kursen leds av Eric Sundman. Kursplats: NJK Björkholmen.

Grundkurs i GPS-navigering börjar 19.05.2011

Teoridelen torsdag 19.05. och 26.05.2011 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 **senast 16.05.2011**
Kursen leds av Eric Sundman. För att kursen skall kunna startas behövs 6 anmälda deltagare.

Praktikkurs för motorbåtsförare maj / juni 2011

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. Kursen kompletteras med en mörkerkörning i augusti. Den exakta tidtabellen är tillsvidare öppen; planeras av kursledarna. Kursavgift 80 €. Anmälningar **senast 03.05.2011**. Kursledare Mika Fagerudd.

Dimissionsfest tisdag 07.06.2011 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 01.06.2011**

Radarkurs sommaren 2011

Radarteori och -praktik med tentamenskörning. Kursen omfattar 2 teori- och 3 praktikkvällar. Tidtabellen är tillsvidare öppen. Kursavgift 120 €. Anmälningar **senast 03.05.2011** Kursledare Kristian Thulesius.

Fördjupad kurs i GPS-navigering börjar 04.08.2011

Deltagande i kursen förutsätter tidigare genomgången grundkurs i GPS-navigering. **Teoridelen torsdag 04.08. och 11.08.2011 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 17.06.2011** Kursen leds av Eric Sundman. För att kursen skall kunna startas behövs 6 anmälda deltagare.

CEVNIkurs ordnas enligt efterfrågan

Trafikbestämmelserna på den europeiska kontinentens inre vattenvägar. IKursen tar ca 10 timmar i anspråk.

Kursledare Eric Sundman.

Kursanmälningar tilli Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com

De ovan nämnda kurserna är Navis internt arrangerade kurser. Sällskapetets lärare leder dessutom regelbundet återkommande skepparkurser i Arbis; se Arbis program. Deltag själv i Arbiskurserna ifall du ännu saknar någon skeppargrad och påminn gärna vänner och bekanta om kurserna.

Övriga aktiviteter under höstterminen behandlas i senare utskick/annonsering. **Hör av dig** och kom fram med förslag till kurser och aktiviteter!

OLOF BERGSTRÖM IN MEMORIAM

Olof "Olle" Bergström 16.5-1929-10.9 2010, levde och verkade hela sitt liv i Helsingfors, han var alltså en äkta "stadin kundi. Redan i unga år visade han stort intresse för teknik och 1952 blev han utdimitterad som ingenjör från tekniska läroverket i Helsingfors och anställdes 1953 vid Tako Oy och sedan vid Tilgmann, avd. Cromo, i Nordsjö åren 1955 – 59 som teknisk ledare med ansvar för tillverkningen av Como beklätt specialpapper. Efter det att tillverkningen lades ner verkade han vid Tilgmans tryckeri i Finnå till sin pensionering 1988.



Olles intresse för båtar och båtbygge visade sig i hans fördomsfria och framsynta inställning till plastbåtbygge när han i slutet av 50-talet beställde polyesterplast direkt från Tyskland. Då glasfiber inte ännu fanns att tillgå användes jutesäckar som armering.

Troligen tillkom på detta sätt kanske den första "plastbåten" som tillverkats i Finland. Undertecknad fick ta del i tillverkningen. Som ett kuriosum kan ännu nämnas att båten finns till påseende som "blomlåda" i Ingå, Degerö.

År 1966 avlade Olle högsjöskepparexamen för Stig Weserlund och blev invald i Navis styrelse 1971-86. Han designade och sammanställde "Loggboken" och var till stor nytta som aktiv medlem i båtkommitteen.

Hösten 1969 beställdes 3 st. Nauticat 33 skrov (nr.59,60,61) från Siltala yachts för leverans våren 1970. Beställare var Olle Bergström, Hans Johansson och Kaj Gustafsson (som sålde sitt skrov och sedermera blev vd för Nauticat yachts. Den våghalsiga transporten av Olles skrov till Degerö skedde på ett lasbilsflak (6m) skrovets längd 10,10m från varvet i Åbo med undertecknad som "jälkipään valvoja" Vi blev naturligtvis stoppade av polisen litet före vi hunnit ända fram och Olle förklarade att vi bara hade ett

kort stycke att köra. Varifrån vi kom undvek han att nämna närmare. Då ingen trafikförseelse kunde åberopas lät polisen oss fortsätta under uppmaning att ta det försiktigt.

Vid beställningen av skroven specificerades att ritningar för att färdigställa båtarna ingick i köpet samt att behövliga tillbehör kunde anskaffas från varvet för en skäligen ersättning.

Ända till vintern 72-73 stod Olles täckta skjul på Degerö som byggplats för Chantal (första barnbarnets och båtens namn) Vinterupptagningarna skedde därefter på HSK. Sommartid förtöjdes Chantal vid en boj på Degerö.

Anskaffningen av trävirke till skjulet mm. skedde hos Henrikssons trävarulager på Degerö. Mahogny inköptes hos Mahogany på Östersjögatan i Helsingfors och uppsågades huvudsakligen hos "Viko" Vickströms kusins snickeri i Sibbo. Formsågning och inpassning skötte Olle själv om.

Som motor lyckades Olle anskaffa och "marinera" en Bedford rak sexa på 120 hk från en krockad Valio mjölkbil. Som intern kölvikt lyckades Olle anskaffa utstansade stålplattor s=3mm vilka utplacerades tätliggande och indränktes i polyesterplast

Masterna och bommarna hoplimrades med Araldit och lackerades ett otal gånger. Då Chantal såldes 2007 var de ännu i fullgott skick.

Vårvintern 1973 började utvinchningen av den färdigställda båten på sin ursprungliga vagg på stadiga plankor och 150mm stålrullor (från Cromo). En stor sten var då den andra fästpunkten långt ute i viken. Ett litet problem uppstod då sommarhuset skulle passeras, en bit på ca. 5 cm måste sågas bort från taket, en bojsten sattes ut på isen under vintern. Våren 1973 fortsatte utvinchningen i vattnet och den 3.7.73 kl.13 var sjösättningen fullbordad

Olle finns inte mer men vi som lärde oss känna honom minns honom som en hjälpsam god vän som gjorde det han föresatt sig att göra utan att låta svårigheterna som ibland uppstod låta sig nedslås, han kunde inte heller godta ett fuskjobb

Hans Johansson.

Inbjudan till Årsmöte

fredag 04.03.2011

kl. 18.30

på

Handelsgillet,

Kaserngatan 23, Helsingfors

Efter mötet äter vi en bit mat tillsammans och Seglaren och scenografen **Erik Salvesen** berättar om den första regattan till Göran Schildts minne på Leros i Grekland.