



SKEPPAREN

2014



KOMMODORENS SPALT

Torsdagen den 11 juli 2013 inträffade en förlisning på svenskt vatten i södra Östersjön mellan Öland och Gotland. Det var ett norskt skolfartyg "Wyvern", deltagare i Tall Ships Races (TSR), som på väg mot Helsingfors sjönk i hårt väder efter att ha sprungit läck. Båtens besättning på tio personer räddades av svenska sjöräddning-ens helikoptrar men tre "frivilliga räddare" från ett holländskt segelfartyg "Wylde Swan" begav sig ombord på, den då övergivna, haveristen för att försöka hindra den från att sjunka! Detta var mot deras egen fartygschefs order och på ingens begäran! Två av dem räddades av helikopter men en av dem följde med vraket ner i djupet och drunknade.

Hade det gällt att rädda människoliv hade jag bara applåderat modet hos de tre frivilliga men som det nu var så riskerade de inte bara sina egna liv utan också räddningspersonalens helt i onödan!

I samband med den publicitet dödsolyckan orsakade föll en skugga över hela evenemanget, TSR som sen tidigare har ett gott rykte och en hög säkerhetsnivå.

("Wyvern" är ett museifartyg ägt av Stavangers Sjöfartsmuseum och bärgades från 50 meters djup redan efter några veckor och var tillbaka i hemmahamnen redan den 14 augusti!)

I detta nummer av Skepparen intervjuas två unga kvinnor som deltagit i Tall Ships Races flera gånger. Jag lärde känna dem under högsjöskeppar- kursen jag ledde i fjol på Arbis. Linda och Fredrika är utmärkta ambassadörer för hela det frivilliga arbetet som bedrivs av navigationsklubbar, scoutkårer och båtlivsorganisationer i Finland.

Jag håller nu för andra gången en

kurs i Astronomisk Navigation och måste verkligen säga att nu när mina kunskaper fördjupats lite så ser jag på stjärnhimlen och dess kroppar med ännu större fascination än förr.

När vi på NJK's båttorg demonstrerade sextanter märkte vi att många som studerat astronomisk navigation långt tidigare visade nyfikenhet. Detta ledde till den repetitions-övning för sextant vi planerat in i årsprogrammet (se sidan 15) som vår vicekommodor Eric Sundman lovat hålla. Jag kan försäkra att sextanten är både rolig och spännande att lära känna. För övrigt vill jag passa på att puffa för Årsmötet där Löjtnant Christos Granqvist från Marinen ska berätta om minfartyget "Pohjanmaa" och dess uppdrag att bekämpa sjöröveri vid Afrikas horn. Löjtnanten har för övrigt också deltagit i räddningsoperationer på Atlanten och en hel del andra äventyr.

Jag vill önska dig bästa Skeppare ett gott år och en god båtsäsong 2014.

Kristian Thulesius

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

Michael Rodas

Andreas Fagerström

Kurt Svens

Richard Vaenerberg

Kansliet

Storsvängen 10
00200 Helsingfors

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

Susanne Kuusansalo

Skepparen 2014
Medlemstidning för Navigationssällskapet i
Finland r.f

Pärmbilden

Tall Ships Race

CAROLA LINDBLAD OCH KRISTIAN THULESIUS

LINDA OCH FREDRIKA I TALL SHIPS' RACES

"När jag sedan skulle bada i det varma utomhusbadet utanför Reykjavik så var mina armar och ben alldeles lila av blåmärken som jag inte vetat om!"

"Sjösjukan har tre stadier: först hatar Du hela världen, sen är Du rädd att Du ska dö och till slut är Du rädd för att Du kanske ändå inte kommer att dö..."

Så här berättar Linda Wilén och Fredrika Johansson som s.g.s varje sommar sedan 2007 mönstrat på ett tiotal av skolskeppen som deltar i Tall Ships' Races (TSR). Flickorna har seglat med allt från små 30-fotare till jättelika fullriggare. Seglaterna har gått mellan europeiska hamnar vid Biskayabukten, Engelska kanalen, Nordsjön, Nordatlanten, Skagerack, Kattegatt och hela Östersjön. Linda och Fredrika blev högsjöskeppare ifjol och är både teoretiskt och praktiskt kompetenta seglare och navigatörer. Men för de ungdomar som enligt reglerna måste utgöra minst hälften av besättningen på de deltagande fartygen gäller bara att man ska vara under 25 år! Inga andra krav ställs och hela idén med TSR är att sammanföra unga människor från olika länder och låta dem få prova på segling. (Det kostar förstås men för de unga deltagarna är priserna rabatterade. Dessutom finns det stipendier att söka för ändamålet.)

Arrangemanget inleddes 1956 som ett tänkt avsked till segelfartygsepoken men blev så populärt att det fick en fortsättning och nu är det en framgångssaga. Många olika städer tävlar om att få vara värddhamn och senaste sommar hade Helsingfors fått äran som en av etapphamnarna och vår Navis-båt bevakade avfärden en solig lördag i juli. (På dimissionsfesten där Linda & Fredrika fick sina diplom togs initiativet till utfärden och den blev snabbt fulltecknad.)

Det var en mäktig syn att se paraden av segelfartyg och mindre båtar som i god ordning löpte ut från Västra hamnen, defilerade förbi södra Helsingfors, girade ut vid Sveaborg och till sist startade söder om Gråhara. Fredrika startade med "Maybe" och Linda hjälpte till som sambandsofficer i Helsingfors vid losskastningen i hamnen och hoppade på "Christian Radich" först i Riga.

För flickorna har det blivit som ett "gift" att få delta.



"De finska båtarna har de bästa regnställen, men Helenas kojor är omöjliga att sova i vid hårt väder! De har inga slingerskott och hytterna är minimala. Allt du har med dig måste rymmas i din koj – så det är bäst att ta med så lite som möjligt."

"Ombord på Christian Radich är det hotellstandard på maten och alla trainées sover i hängmattor, det fungerar jättebra! Men då man stiger ur kojen kan det vara svårt med balansen."

"På MIR gick allt på ryska så det var svårt att aktivt delta i seglingen mer än som muskelhjälp."

Det första TSR hölls alltså 1956, som ett avsked till de stora segelfartygen. Tävlingen rönt så stort intresse att det blev ett årligt arrangemang. Grundidén med Tall Ships' Race idag är att stärka vänskap över gränserna och att lära ungdomar seglingens ädla konst. Tekniken då man seglar de stora fartygen är helt annan än den då man seglar med familjebåtar.

Fredrika och Linda har seglat med finska, tyska, belgiska, engelska, danska, svenska och ryska fartyg, och av olika storleksklasser. Slumpen har

gjort att flickorna, konstigt nog, aldrig har varit samtidigt på något av fartygen. Båda har seglat med råseglade fartyg, men Linda föredrar ändå gaffelriggade. Fredrika har seglat i hela sitt liv, först med jolle och sedan med familjebåt. Linda berättar att hon inte egentligen hade någon större erfarenhet av segling innan hon deltog i sitt första TSR. Detta är en av grundidéerna: att vem som helst ska kunna delta!

Till en början får man göra enklare sysslor. På de små fartygen deltar alla i vakthållning, matlagning, städning mm. På de stora kan det t.o.m. finnas en fast anställd kock. Vad man får göra och vad man lär sig beror mycket på ens egen aktivitet. Fråga mycket och ställ upp när det gäller nya uppgifter är råden som Fredrika och Linda ger. Då man har mera erfarenhet kan man också få tjänstgöra som vaktchef och ha ansvar för navigering och loggbok enligt kaptenens eller styrmans order.

Varje tävling består av två tävlingssträckor och "cruise in company" däremellan. Ungdomarna hoppar mellan de olika båtarna för att få en chans att lära känna ännu fler. Man seglar 3-4 etapper per TSR. Avsnitten varierar i längd mellan 7-11 dagar. Den unga person som är intresserad av att delta kan välja fritt mellan de olika fartygen och



de olika sträckorna. Man kan anmäla sig via STAF (Sail Training Association of Finland) eller ta direkt kontakt med fartygen. Sommaren 2013 när Fredrika ville följa med till Riga gick hon helt enkelt längs kajen i Helsingfors med sin sjösäck och frågade av de olika båtarna om det fanns plats, sen var det bara att hoppa ombord!

När man antrar upp i en hög mast stiger pulsen, händerna griper hårt i repen och svetten bryter fram. Spänningen är stark.

Klättring i masten är alltid frivillig men ger en

oerhörd upplevelse och för vissa med höjdskräck kan ett par meters klättring upp till den lägsta rån bli en stor seger över den egna rädslan!

Flickorna kunde inte riktigt förklara hur man klarar av att bärga ett jättelikt segel, på hög höjd, i en gungande mast när segelduken är styv som plåt? Man bara gör det för att det måste göras och på något sätt går det!

Säkerheten prioriteras högt och senaste års drunkningsolycka på Östersjön med två av TSR – skeppen inblandade berodde på offrets dumdristighet och inte på bristande rutiner.

Mathållningen ombord varierar mycket. På engelska fartyg t.ex är det mycket vitt bröd, marmelad och "spam", på danska båtar mycket fläsk-kött. Gröt och pastabaserad mat är vanlig och lättlagad också för större manskap. Måste du följa någon diet är det bäst att meddela fartyget i god tid innan bunkringen för nästa etapp görs.

Vattenanvändningen är en viktig detalj. På mindre fartyg är vattenförråden så små att man bara får lov att borsta tänderna i sötvatten men inte mera. På större fartyg kan man få lov att ta en snabb dusch. Duschen kan också vara organiserad på däck med användning av havsvatten. Sommaren 2013 var man tvungen att vänta en god stund innan man kunde lägga till vid kajen i St.Petersburg. De ryska hamnvakterna visste inte riktigt åt vilket håll de skulle titta då tre unga flickor i bikini ställde upp sig på däck för en dusch!

Sötvattnet i St.Petersburg var ett problem för sig. De som fyllde sina sötvattenstankar där fick problem med magen efteråt. Dessa fartyg var tvungna att tömma och tvätta sina vattentankar då de kom till Helsingfors.

Både Linda och Fredrika är ense om att det värsta man kan råka ut för är sjösjuka. Linda berättade att hon nog blir sjösjuk på däck men inte uppe i masten! Fredrika beskrev sjösjukans tre stadier: först hatar man hela världen, sedan vill man bara dö och till slut är man rädd för att inte dö!

Goda råd för att förebygga sjösjuka är att hålla sig torr, mätt och varm. Drick inte kaffe! Ta emot all hjälp de andra erbjuder dig, och om du blir sjösjuk skall du äta och dricka alltid när du kan och se till att saltbalansen hålls i skick.

Apropå egen utrustning så är det viktigt med gummistövlar och gärna egna regnkläder. Endel av fartygen har regnställ att låna men inte alla. Sen är det bra med varma yllekläder, mössa, sockor och vantar icke att förglömma och kolla med skepparn



hur det är med sängkläder eller sovsäck.

På frågan vad som har varit den värsta upplevelsen ombord berättade Linda att sommaren 2012 var det en hård storm i fyra dagar då hennes fartyg skulle ta sig över Biskayabukten. Fartyget var litet, vågorna tio meter höga och vindhastigheten 28-30 m/s. Stormen ställde till med svårigheter för många fartyg den gången men en del av de största gjorde överfarten på rekordtid!

Fredrika nämner som sin värsta men samtidigt mest spännande upplevelse att på vägen till Reykjavik, i hårt väder, bli upphissad i en 47 meter hög mast för att reparera en förstagsvajer som börjat rulla upp sig. Med två rullar silvertejp gungade hon i takt med Atlantvågorna och snurrade tejp runt vajern. Adrenalin i kroppen gjorde att hon först långt senare märkte hur hon blivit ordentligt råbråkad på kuppen; hennes armar och ben var alldeles blågula!

Men Linda och Fredrika vill framförallt uppmuntra andra att pröva på TSR. Med nyfikenhet, öppenhet och gott humör får man ett minne för livet.



Gratulerar!! Du hör till de få utvalda (endast **0,16‰** av Finlands folk!) som ges tillfälle att köpa en splitterny skepparmössa för € 39,99 (rmp 35,00)

Detta erbjudande gäller endast till 30.4.2014 eller så långt lagret räcker!

Övriga produkter:

På **sjökort** beviljas 10% rabatt på rmp! Också svenska kort. (Bör beställas 1 vecka före leverans)

Uni-plotterlinjalen för kurs och bäring (mycket enkel att använda; tillverkningen har upphört, det finns ännu några i lager), passare, transportörer, parallellinjal, brandfilter, termosmuggar ...

Signalflaggor (20x24 cm) av hög kvalitet (vävt tyg) för 225,-; storlek 30x36 cm för 280,-.

Kompetensvimplar, kokarder, stjärnor, blus-, medlems- och civilmärken.

Produkter levereras per **post**. Enligt överenskommelse även direkt hemtransport eller avhämtning från Storsvängen 10 eller annorstädes.

www.navekon.com

Beställningar: **Oy Navekon Ab,**

Stora Ullholmsvägen 7 N 142, 00960 Helsingfors.

Tel. 040-553 1460.

Carola Lindblad

SALTVATTEN - SÖTVATTEN

Sedan tidigt 70-tal har vi rört oss med båt under somrar och semestrar främst i Finska viken och Skärgårdshavet. Flytetygen har varierat under årens lopp men alltid varit motordrivna. Sedan 2005 har vi haft en Marsund 906, en halvplanande långfärdsmotorbåt från Pellinge. Hemhamnen finns i Helsingfors och med den som bas har våra resor fört oss från Ulko-Tammio och Tammio i öster, längs kusten västerut, till Ålands skärgård med Signilskär i väster och ända till Sverige. Längs den finländska västkusten har våra färder sträckt sig till Raumo. Söderut har Tallinn varit vårt mål.

Under många år talade vår bekant i hemhamnens båtklubb varmt om båtresorna de gjorde i insjövattnen. Så småningom blev också vi intresserade och fick både låna insjökort och många goda råd med på den första färden. Det var sommaren 2009 och efter det har vi tillbringat alla våra längre båtresor i sötvattnen (i Vuoksens vattendrag). De tre första resorna var idel solsken, så vi tänkte redan att detta var en regel. Men undantaget kom sommaren 2012, den var av det regniga slaget.

I det följande beskriver jag kort våra resor och reflekterar över en del av skillnaderna vi har upplevt mellan salt- och sötvattensresor.

Alternativen att ta sig till Saimen är två. Antingen väljer man den både tids- och vägmässigt längre vägen via Santio och Saima kanal eller den snabbare och kortare vägen längs ”gummikanalen”. Vårt val föll alla gånger på landsvägstransport från Kotka till Villmanstrand. Båten dras upp på en trailer och efter två timmar är den i sjön igen. Vi har samtalat med många andra båtresenärer som valt det andra alternativet



via Saima kanal och deras erfarenheter har varit mycket varierande, på gott och ont.

I korthet har våra färder varit följande:

Sommaren 2009 var vårt mål Idensalmi i norr. Vi valde Heinävesi på väg norrut och kom tillbaka väster om ön Soisalo via Varkaus. På vägen söderut gjorde vi avstickare både till St. Michel i väster och Ruokolax i öster. Klippmålningarna i Astuvansalmi gjorde ett mäktigt intryck och klippan med mansprofilen kan man se bara från båten.

Se bilden nedan, profilen tittar åt höger.



Det som vi lade märke till redan denna första sommar var hur vattnet beter sig olika. I skärgården är vågorna för det mesta små och arga med mycket stritt. Skärgården är också så smal att sydvästvinden hinner riva upp stora vågor. Sötvattnet däremot beter sig mycket lugnare, även om det nog uppstår stora vågor där också. Luften doftar också helt annorlunda.



Resans farleder var vackra och mycket omväxlande. Ibland vida vatten, ibland smala kanaler och vattendrag. Nära städerna kan man se bosättning längs stränderna men norröver är stränderna helt obebodda. Insjö-Finland ser helt annorlunda ut ur ett båtperspektiv jämfört med ett bilperspektiv.

Bilden nedan är från den fina hamnen i Idensalmi.



Följande sommar valde vi Nurmee som rese mål. Ända till Oravi var rutten densamma som sommaren innan. Sedan vek vi av österut och kom via Joensuu och Pielis älv till Pielinen. Vi rundade Pielinen medsols, dvs. Koli, Nurmee, Lieksa och sedan Uimaharju på vägen tillbaka. Naturen växlar från fina sandstränder till gröna skogar och höga branta berg. Koli och öarna utanför är väl värda besöket, Nurmee är en trevlig liten stad med Eeva Ryyänens hemmuseum helt nära. Strömmen i Pielis älv förde oss 2 knop snabbare söderut än hastigheten var norrut. Bilden nedan har Koli i bakgrunden.



Sommaren 2011 färdades vi ända till Kaavi i norr. Där fanns inte något speciellt att se, men på vägen dit besökte vi både Lintula och Valamo kloster. Dessutom gjorde vi denna gång en tur österut till de natursköna orterna Punkaharju och Kerimäki.

Senaste sommar blev sedan en upprepning av trevliga minnen och orter med Idensalmi i norr och tur-och-retur längs Heinävesi-stråten.

Ruttbeskrivningarna ovan är skissartade. Våra rutter var mera vindlande än man kan se av beskrivningarna och det var sällan vi övernattade i städernas närhet. Det som framförallt har fascinerat oss är det till synes oändliga antalet valbara farleder i insjövattnen. Med en båt som vår, inte lämpad för öppen sjö, är skärgården smal och rutterna utgående från Helsingfors inte så många. Enligt Trafikverkets hemsida finns det ändå ca. 8.200 km kustfarleder och ca. 8.000 km insjöfarleder.

FARLEDER

Vi hade blivit varnade för de steniga vattnen och för det mesta höll vi oss till farlederna. Under vår första insjöresa frapperades vi av hur tydligt utmärkta de var. De olika märkena var tätt utlagda. I detta hänseende var det lättare att navigera på insjöarna än i skärgården. På bilden nedan kan man urskilja ett ”käpp h-vete”, sådana fanns det gott om.



Vi blev också varnade för vilsekomna timmerstockar innan vår första resa. Det är allt skäl att vara försiktig. En sommar såg vi resterna av en upplöst timmerflotte längs stränderna vid Kyläniemi på Stor-Saimen. Relativt ofta såg vi också transport av timmer, antingen i långa flottar eller på pråmar. Timmerflottar i väntan på transport angjorda längs stränder och vikar var också en vanlig syn. Det var dock sommaren 2012 som vi första gången råkade ut för en sammanstötning. Till all lycka hördes bara ett svagt dunk under vattenlinjen. Detta skedde strax invid Villmanstrand där farleden (med hastighetsbegränsning) går igenom vattenområdet där timret väntar på upptagning till UPM:s Kaukas fabriker invid. Vid båtupptagningen på hösten fanns det lyckligtvis inga spår att se av stöten.

En annan erfarenhet, olik skärgården, var fiskebragderna. Ju längre norrut man kom desto sannolikare blev det att fiskenät var utlagda långt ute i farleden eller farligt nära farleden, parallellt med denna. Fiskarna använde också gärna paravaner, så man fick köra förbi fiskebåtarna med god marginal.

SLUSSAR OCH BROAR

Själv hade jag i förväg varit mest orolig för hur vi skulle klara oss i den mängd slussar och kanaler som fanns på vår väg. För att inte tala om broar av olika höjd. Slussarna är för det mesta självbetjäningsslussar med tydliga anvisningar om i vilken kedja man skall dra för att få önskat resultat. Det är bra att på förhand kontrollera på vilken sida om infarten till slussen självbetjäningssanordningen är. Då kan man fördela fenderterna rätt på förhand. Med vår båt, som behöver 2,3 m fri höjd för att komma under broar fanns det några osäkra ställen på vägen. I Nerkoo kunde man vid självbetjäningen välja att

öppna både sluss och bro, och det var bra.

Det gäller att ha fenderter, rep och manskap på plats innan man styr in i slussarna. Vi råkade på en sluss där man lade till vid en ponton, och det var behändigt. I en del slussar hänger det färdiga rep som man fångar upp, i andra lägger man egna rep om krokarna som rör sig i takt med vattenhöjden. Somliga krokarna rör sig inte, då måste man flytta på repen an efter. Vi kom noggrant ihåg Frejvids råd att inte knyta fast repen! För det mesta var vi ensamma i slussarna och det gjorde ju allt litet enklare. Alla slussar finns väl beskrivna på nätet och i boken "Saimaan käyntisatamat 2012".



Sommaren 2012 var vattnet ovanligt högt i Saimen, nästan en meter över normalt vattenstånd. Året var det regnrikaste på 50 år. Vi såg otaliga undervattensbryggor och sjöbodar till hälften under vatten på vår resa. På väg norrut från Kuopio skall man under Kallansilta. Angiven fri höjd varierade från ett insjökort till ett annat. Med beaktande av den ovanligt höga vattennivån ville vi försäkra oss om att höjden räcker för oss utan att behöva passa på tiderna för separat öppnande av bron. Det var inte lätt att hitta den instans som visste något om saken. Efter många telefonsamtal och sökande på Internet visade det sig att bron har ett helt annat officiellt namn (Päiväranta-bron) och den vägen hittade vi numret till företaget som skötte om öppnandet. En mycket hjälpsam herre berättade att den riktiga fria höjden i normala fall var mycket mer än insjökorten visade och att till och med denna högvattensommar skulle vi kunna passera fritt. Ja, targabågen med antenner och radar fällde vi ner för säkerhets skull ändå. Så lärdomen av detta var att det nog lönar sig att kolla ruten noga på insjökorten för att undvika oönskade väntetider eller kanske till och med stopp på färden. Trafikverkets hemsida är en

nyttig informationskälla.

I Finland är användningen av dessa välorganiserade slussar och kanaler gratis i motsats till kanaler och slussar annanstans i Europa.

HAMNAR

Olika hamnar finns det tillräckligt av; gästhamnar, service- och utfärdshamnar samt olika förtöjningsplatser. Gästhamnarna finns oftast i städerna och är väl utrustade. Matbutiker, bränsle- och septiktankar är där lätt tillgängliga. På insjöarna lönar det sig att tanka där det finns bränsletankar, försäljningspunkterna ligger rätt avlägsna från varandra. I det avseendet tycker vi att insjövattnen skiljer sig till sin nackdel från skärgården. I skärgården finns det å andra sidan i allmänhet inte välutrustade matbutiker nära stranden.

Vår erfarenhet är att om man vill försäkra sig om en brygg- eller bojplats i en skärgårdshamn måste man vara på plats tidigt på eftermiddagen. I insjöarna frapperades vi av tomheten i hamnarna, även under högsäsong. Norr om Nyslott var utfärdsbåtar sällsynta. Såg man en båt någonstans var det nog mest en liten öppen utombordare med en fiskare i. Både i Idensalmi, Nurmes och Kaavi var vi de enda besökarna. I Nurmes besökare nr. 5 den sommaren.

I många utfärdshamnar finns det angoringsbojar, eldstad och torrtoalett. Mer ovanligt var det med utmärkta vandringsleder, något som vi däremot ofta stött på i skärgården. Efter en dag av stillasittande i båten är det skönt att röra på sig. En paus i någon av städerna gav dock ypperliga

tillfällen att till fots bekanta sig med kulturutbudet. I utfärdshamnarna lockade det rena och klara vattnet till simning och morgondopp.

För den lata kocken finns det många goda matställen att välja mellan. Vi har hittat restaurangen Fiskari i Kotka, Perhehotelli Hospitz i Nyslott, Gasthaus-Hotelli Heinävesi i Heinävesi (prova pizzan) och gourmetrestaurangen Musta Lammas i Kuopio. I Sammakonniemi på Linnasaari i Haukivesi kan man få färskrökta mjukskor vid kaffekiosken. Säkert finns det många fler goda matställen att upptäcka. Sommaren 2012 hittade vi den italienska gourmet restaurangen la Majacca belägen i Haukkavuori vattentorn i Kotka. Ypperlig mat och personlig betjäning. Ännu har vi utforskat farleder i Vuoksen, via Kallavesi kommer man till exempel till Juankoski och därifrån via Vuotjärvi och Syväri till Tahko. Bäst att börja lusläsa insjökortet igen!

Det finns tre olika sjökortsserier för dessa insjövattnen, L, M, V och R. Dessutom behövs det tilläggskartblad för att komma till Idensalmi (431, 432, 433) och Nurmes (424, 425, 426). Försäljningen sker via John Nurminen Marine Oy.

Boken ”Saimaan käyntisatamat 2012 (Vuoksen vesistö)” är nyttig.

Info om farleder, kanaler och öppettider för slusskanaler och rörliga broar finns på adressen:

http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/trafiknat/farleder_kanaler

RÄTTA SVAREN TILL FRÅGESPORTEN

1. Fiskefartyg
2. Min maskin arbetar för back
3. Gul – Svart - Gul & Gul reflex uppe och nere.
4. Ja
5. Båda väjer åt styrbord
6. Gränsbevakningsväsendet
7. Ja
8. Flytvästar till alla i rätt storlek; ankare med linna eller årapaddel; länspump/öskar; granskad brandsläckare om det finns motor eller kok-anordning ombord
9. T.ex: oavbruten ljud med mistlur; skott med signalpistol; ”Mayday” på VHF kanal 16; DSC nödanrop VHF kanal 70; morsekoden SOS med ljus, ljud eller med telegrafi; svart klot och svart fyrkant hissade den ena ovanför den andra; orange/bragd rök eller färgämne i vattnet, röda fallskärmsbloss, röda handbloss, upprepade höj- och sänkning av utströdda armar; öppen eld; m. m.
10. Sex snabba blixtar och en lång blinx vitt sken var tionde sekund.
11. a) Styrbords lateralimärke; b) Babords lateralimärke c) Mittledsmärke
12. Loisbåt som slävar
13. Håll kurs och fart
14. En lång (ca 5 sek.) och två korta (1 sek. vardera) minst varannan minut
15. 0,5 promille
16. a) Fel b) Fel c) Rätt d) Rätt e) Fel f) Rätt g) Fel h) Rätt i) Fel j) Rätt

GULLIVERS RESOR

Jonathan Swift föddes den 30 november 1667 i Dublin. Fadern hade dött två månader tidigare och familjen levde därför i fattigdom. En farbror, Godwin Swift, tog hand om pojken och satte honom i Kilkenny Grammar School, måhända den bästa skolan på Irland. Sedan följde Trinity College, Dublin, och University of Oxford. Efter detta arbetade Jonathan Swift som sekreterare för några framstående politiker i England. Under denna tid lärde han sig att författa artiklar och att uttrycka sig i politiskt avseende. Han skrev också flera pamfletter under signatur, många med en satirisk udd. Mest känd blev han för sin bok om Gullivers resor. I den låter han Gulliver färdas till avlägsna platser där samhällssystemet var helt annorlunda än i England. Genom att låta motsatserna stå mot varandra kunde han samtidigt skriva om England och i denna jämförelse var England ofta den underlägsna.

Då de ledande partierna i England växlade återvände Swift till Irland där han blev dean vid St. Patrick's Cathedral i Dublin. Han dog den 19 oktober 1745.

Boken om Gullivers resor lever emellertid vidare och nya upplagor trycks. Denna artikel är baserad på originalupplagan från år 1726. Jag behandlar inte de diskussioner Gulliver förde med härskarna i de riken han besökt. I stället har jag ur resebeskrivningarna plockat ut uppgifter om tidsangivelser, positioner och resrutten. Trots detta är det omöjligt att i vår moderna atlas lokalisera de udda platser han besökte.

Lemuel Gulliver, huvudpersonen i Jonathan Swifts bok "Gullivers resor", gjorde sammanlagt fyra resor till fiktiva, märkliga platser, långt borta från hemlandet England. Han föddes omkring 1661 i Nottinghamshire, där fadern var ägare till en liten egendom. Efter några års studier i Cambridge blev han assistent hos James Bates, en känd kirurg i London. Samtidigt lärde sig Gulliver navigation och matematik, vilket var viktigt för en person som skulle tänkas resa mycket. Senare bekostade släktingar fortsatta studier vid universitetet i Leiden, Holland. Detta var ett känt universitet med undervisning i naturvetenskap och medicin. Efter återkomsten från Leiden tog Gulliver hyra som skeppsläkare ombord på Swallow med kapten Abraham Pannell som befälhavare.

Efter några år till sjöss slog sig Gulliver ned i

London, öppnade praktik och gifte sig med Mrs. Mary Burton och hade med henne en son och en dotter. Praktiken var emellertid inte lönsam och Gulliver sökte sig igen till sjöss, många av resorna var lönsamma då Gulliver var skeppsläkare och hade del i frakterna. Regelbundet återvände han till London och levde en tid med sin familj. Men sjön och världshaven lockade.

Gulliver tog därför efter en tid hyra som "surgeon", skeppsläkare, ombord på Antelope och man avseglade den 4 maj 1699 från Bristol. Det skulle igen bli en lång färd till Ost-Indien. En våldsam storm förde fartyget ur kurs och det befann sig någonstans NW från Van Diemens land (Tasmanien). En observation visade att latituden var 30° S. Den 5 november siktades land men den hårda stormen kastade fartyget upp mot strandens skarpa klippor och Lemuel Gulliver var enda överlevande då fartyget gick under. Utmattad tog han sig i land, vandrade länge utan att se en enda människa och sjönk slutligen till marken och föll i en djup sömn. Då han vaknade kunde han inte röra sig, han låg fjättrad till marken. Då han öppnade ögonen såg han att han var omsvärmad av små figurer, knappt 15 cm höga. Gulliver hade aldrig sett så små människor tidigare, och dessa hade inte sett en så jättelik varelse. Gulliver hade kommit till landet Lilliput. Snabbt lärde han sig deras språk, han tillskrev detta sitt goda minne, och därefter kom han väl tillrätta med de små varelserna. På grannön Blefuscu var man emellertid fientligt inställd och man planerade en invasion av Lilliput. Nu inskred Gulliver. Han vadade över till ön och drog hela deras samlade flotta över till

Lilliput. Kriget var därmed avslutat och Gulliver fick för denna bravad den högsta utmärkelsen i Lilliput. Han blev också populär på Blefuscu sedan han avstyrat det hårda straff man utmätt i Lilliput.

Resten av tiden i Lilliput ägnade Gulliver åt att bekanta sig med de politiska förhållandena på öarna och långa diskussioner fördes med kungen i Lilliput. Då Gulliver slutligen planerade sin hemresa försågs han med en segelbåt, som förde honom ut på havet till de färdvägar där de stora handelsfartygen seglade. Inför avfärden hade Gulliver också fyllt sina fickor med djur från Lilliput: kor, oxar, hästar och får. Dessutom hade han för sina insatser i kriget fått guld och gåvor.

Gulliver behövde inte segla länge innan ett engelskt handelsfartyg den 26 september 1701 på hemväg från Japan siktade honom och tog honom ombord. Efter en händelselös, men lång seglats var man den 13 april 1702 hemma i England. Gulliver var nu en välbärgad man. Han hade ärvt sin farbror John och han utökade sin förmögenhet ytterligare genom att mot betalning visa upp de småväxta husdjur han hämtat med sig hem.

Trots en kär familj och utmärkta ekonomiska möjligheter att kunna leva ett bekymmerslöst liv i England, ville Gulliver resa ut och se mera av världen. Endast två månader efter återkomsten från Lilliput stod Gulliver igen på ett fartygsdäck. Den 20 juni 1702 avseglade Adventure från England mot Surat i Indien. Via Godahoppsudden seglade man norrut längs Afrikas östkust. I höjd med Madagaskar råkade man ut för en våldsam storm och skeppet fördes österut mot Molucka arkipelagen i Indonesiens övärld. Den 2 maj 1703 lyckades kaptenen ta höjden: ca 3° N. En ny storm förde skeppet helt ur kurs och slutligen kunde ingen ombord säga var man befann sig. Den 16 juni 1703 siktades land, var det en ö eller en kontinent? Långbåten skickades ut mot stranden för att hämta färskvatten och frukt och Gulliver fick tillstånd att följa med. Han strövade omkring på egen hand, men plötsligt hörde han besättningens rop och han såg hur båten roddes för livet, förföljd av en jättelik varelse. Gulliver hade blivit lämnad ensam i detta nya land. Då han sedan vandrade vidare noterade han att alla växter var gigantiska. Han kom ut på ett sädesfält där jättelika varelser skördade. Där blev han upptäckt och infångad. Han hade kommit till jättarnas rike, Brobdingnag. Jättarna hade aldrig sett en sådan miniatyrmänniska tidigare och Gulliver väckte uppståndelse och nyfikenhet. Herren på gården beslöt att visa upp Gulliver på marknaden i den närbelägna staden, mot betalning. En bur timrades ihop och dottern i familjen försökte göra den bekväm för Gulliver. Bonden insåg snabbt att här kunde göras pengar och marknadsresorna utsträcktes till närliggande städer och byar. Det blev tunga och långa resor för Gulliver, som skulle ”uppträda”. Också kungen av Brobdingnag hörde berättas om Gulliver och han befallde bonden att komma till hovet. De tunga resorna hade tårt på Gullivers hälsa och han var trött och utmärglad. Bonden hade också observerat detta och han var rädd att Gulliver snart skulle dö. Då kungen ville köpa Gulliver var bonden därför beredd att sälja Gulliver, till ett lågt pris. Gulliver fick nu ett gott liv vid hovet. Snabbt

lärde han sig jättarnas språk och långa diskussioner fördes med kungen. Gulliver berättade om de politiska strävandena och samhällslivet i England, vilket många gånger väckte kungens förundran. Och vice versa, då Gulliver blev bekant med hur Brobdingnag styrdes.

En gång då kungen med familj reste till kusten togs Gulliver med i sin bur. På stranden snappade en jättelik havsörn korgen och Gulliver fördes bort. Efter en lång flykt släppte fågeln korgen och den föll i havet och blev flytande. Efter en tid blev Gulliver räddad och tagen ombord på ett engelskt handelsfartyg på väg till England. Den ungefärliga positionen var: 44° N, 143° E. Den 3 juni 1706 siktades slutligen Englands kust och några dagar senare återsåg Gulliver sin familj.

Gulliver var en orolig själ och trots att han gärna stannat hemma hos sin familj tog han ännu en gång hyra och reste ut. Hans goda vän, kapten William Robinson på Hope-well, 300 ton, hade övertalat honom att följa med på en resa till Ost-Indien. Starten skedde den 5 augusti 1706 och den 11 april 1707 anlände man till Fort St. George, engelsmännens handelsstation i södra Indien. Efter tre veckors vila seglade man vidare till Tonquin, där den egentliga handeln skulle ske. Gulliver fick nu befälet över en slup som skulle bedriva handel på närliggande öar. Den tungt lastade slupen blev emellertid prejad av pirater och besättningen togs till fånga. Den japanska piratkaptenen talade något holländska och Gulliver, efter sina år i Leiden, kunde göra sig förstådd och lyckades därigenom undgå en grym död. Gulliver sattes i en kanot med förnödenheter. Hans position var 46° N, 177° W, tagen innan piraterna slog till. Med en liten kikare upptäckte han efter en tid en ögrupp i sydost och han seglade och paddlade mot den.

Då han efter fem dagar nådde den sista ön i raden gick han i land. Hans förvåning var stor då han såg en jättelik svävande farkost, som långsamt sänkte sig mot marken och mängder av människor som steg ner. Gulliver upptäcktes och anmodades att komma ombord. Han hade kommit till det svävande riket Laputa, som härskade över folket på ön Balnibarbi. Folket i Laputa hade några helt dominerande intressen. Dessa var matematik, inklusive astronomi och fysik, och musik. De hade bl.a. konstruerat en liten, men mycket ljusstark stjärnkikare och med den katalogiserat 10 000 stjärnor och upptäckt att Mars hade två satelliter (månar) och för dem funnit en lagbundenhet mellan omloppstid och avstånd till

moderplaneten. Det var långt senare den västerländska astronomin kunde uppvisa samma resultat. Med blotta ögat kan man se omkring 3000 stjärnor, men Carl Friedrich Argilander, känd astronom i Helsingfors, ställde upp en stjärnkatalog med 30 000 stjärnor i början av 1800-talet. Keplers lagar, som gav sambandet mellan omloppstid och avstånd, var visserligen kända och likaså teleskopet, men det var först 1877 som Asaph Hall upptäckte att Mars hade två månar, Phobos och Deimos.

Gulliver lärde sig snabbt språket i Laputa och han kunde därefter ta del av alla upptäckter. Man visade också hur den svävande jätteskivan kunde styras med hjälp av magnetfält och en jättemagnet i dess centrum.

Efter en lång tid i Laputa beslöt Gulliver att försöka ta sig tillbaka till England. Från Japan skulle han säkert kunna följa med ett handelsfartyg, men vägen dit var lång och gick över flera stora öar, var och en med sin speciella karaktär i socialt hänseende. Den 9 juni kom han äntligen till Nangasacki i Japan, där Amboyne från Amsterdam låg segelklar på redan. Då kaptenen förstod att Gulliver var "surgeon", skeppsläkare, fick han följa med till ett kraftigt reducerat pris. Den 16 april 1710 kastade man slutligen ankar i Amsterdam och den 10 april nådde Gulliver England efter en resa som totalt tagit fem år och sex månader i anspråk. (Obs! Gullivers datumanteckningar och totala restid går inte ihop!).

Ungefär fem månader levde Gulliver lycklig med sin familj. Sedan tog han emot erbjudandet att bli befälhavare på Adventure, 350 ton, som den 2 augusti 1710 seglade ut från Portsmouth. Seglatserna på världshaven var långa och besvärliga och många i besättningen dukade under. Man gick därför in till Barbados och besökte Leeward Islands där man kunde mönstra nya besättningsmän. Det var efter detta en blandad skara som seglade ombord på Adventure. Efter en tid gjorde besättningen uppror, de låste in Gulliver och tog befälet över fartyget. De skulle i fortsättningen segla under piratflagg. Den 9 maj 1711 blev Gulliver landsatt på en, som det föreföll, öde ö. Efter att ha vandrat en tid upptäcktes han av en flock hästar, som tydligt visade att han skulle följa med dem. Han hade kommit till landet Houyhnhnm, som befolkades av "intelligenta" hästar och yahoo-varelser. Dessa var människoliknande, håriga, ovårdade och kraftfulla varelser. Snabbt lärde sig Gulliver språket i denna nya värld och kunde därefter fritt

kommunicera med herrefolket, hästarna, i Houyhnhnm. Kontrasten mellan hästarnas rike, som använde yahoo som hjälpdjur, och England, där människorna använde hästar för olika arbetsuppgifter, var enorm för Gulliver och herrefolket i Houyhnhnm. Diskussionerna blev därför långa och ingående. Speciellt intresse och förvåning väckte det politiska systemet i England där pengar, makt och titlar i hög grad styrde utvecklingen.

Efter ett par år i Houyhnhnm-riket blev hemlängtan stark för Gulliver och han underhandlade med sina herrar att få bygga en segelbåt. Den 15 februari 1715 kunde han slutligen lämna landet. Han upptäcktes av ett portugisiskt handelsfartyg på hemväg och togs ombord. Gulliver hade svårt att umgås med alla yahoo-varelser ombord, som han innerst inne kände avsky för efter sin vistelse bland de "intelligenta" hästarna. Via Lissabon, varifrån han fick följa med ett engelskt skepp till England, kom han den 5 december 1715 hem till sin familj. Det skulle dock ännu ta lång tid innan Gulliver slutligen kom till ro med sin egen yahoo-flock.

KURSER, ÖVNINGAR OCH ANDRA AKTIVITETER 2014

CEVNIkurs gemensamt med Sibbo Navigationssällskap (SNavS) börjar 01.02.2014

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 01.02. kl. 09:00 - 14:00 (lektioner) och
lördag 08.02.2014 kl. 09:00 - 14:00 (repetition och tentamen).

Kursavgift 60 € inkl. material- och tentamensavgift. Anmälan senast 23.01.2014 (se tel & adress längst ner) Kursplats: Nordkalk, Kalkstrandsvägen 555, Sibbo. Kursledare Eric Sundman.

Repetera båtlivets regelverk börjar 01.03.2014

Sjövägsreglerna och andra lagar, förordningar och bestämmelser som angår båtlivet. Repetition och uppdatering av kunskaperna.

Lördag 01.03. och 08.03.2014 kl. 09:00 - 13:30.
Kursavgift 40 € + materialkostnader.

Anmälan senast 24.02.2014 (se tel. & adress längst ner) Kursplats: Storsvängen 10, Helsingfors. Kursledare Eric Sundman.

Årsmöte fredag 21.03.2014 kl. 18:30 på Handelsgillet, Kaserngatan 23, Helsingfors.

Kurs i VHF/DSC-radiotelefoni börjar 01.04.2014

Kursen utgör förberedelse för Kommunikationsverkets SRC-examen (SRC-certifikat behövs för användande av VHF-radiotelefon i fritidsbåt och vissa småfartyg i yrkesmässig trafik).

Efter kursen ordnas gemensamt tillfälle att avlägga SRC-examen. Kurstidtabell: tisdag 01.04. kl. 18:00 - 20:30, lördag 05.04. kl. 09:00 - 14:00 och torsdag 10.04. 2014 kl. 18:00 - 20:30. Kursavgift 50 € inkl. material. Avgifter för examen och certifikat betalas skilt till Kommunikationsverket. Anmälan senast 26.03.2014 (se tel & adress längst ner) Kursledare Eric Sundman. Kursplats:

Storsvängen 10, Helsingfors.

Radarkurs börjar 07.05.2014

Teoridelen onsdag 07.05. och 14.05. kl. 18:00 - 21:00 på Navis kansli, Storsvängen 10, Helsingfors. Praktikdelen med tillhörande tentamenskörning genomförs till sjöss ombord på skolbåten Navis (från NJK på Björkholmen). Tidtabellen fastställs under praktikdelen. Kursavgift 140 €. Anmälan senast 30.04.2014 (se tel & adress längst ner) Kursledare Kristian Thulesius.

GPS-kurs gemensamt med SNavS börjar 19.05.2014

Teoridelen måndag 19.05. och 26.05.2014 kl. 18.00 - 20.30. Teoridelens kursplats meddelas de anmälda deltagarna innan kursen börjar.

Praktikdelen (preliminärt) måndag 02.06. och 09.06. kl. 18.00 - 20.30 till sjöss på skolbåten Navis (avgång från NJK:s hamn på Björkholmen).

Kursavgift 80 €. Anmälan senast 12.05.2014 (se tel & adress längst ner) Kursledare Eric Sundman.

Praktikkurs för motorbåtsförare maj / juni 2014

Kursen är certifierad i Finlands Navigationsförbunds kvalitetssystem. Intyg över genomgången kurs och godkänt examensprov behövs vid ansökan av internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt.

Kursen (inklusive examensprov) genomförs på skolbåten Navis. Kursen omfattar två kvällar till sjöss och kompletteras med en mörkerkörning i augusti. Den exakta tidtabellen är tillsvidare öppen - planeras av kursledarna. Kursavgift 90 €. Anmälan senast 05.05.2014 (se tel & adress längst ner) Kursledare Richard Vaenerberg.

Dimissionsfest torsdag 12.06.2014 kl.19:00 på Folkets hus (Vartiokylän työväentalo), Rusthållargränden 3. Dimissionen av de nya skepparna efterföljd av en enkel middag och lite program i glada skeppares lag. Kom ihåg att också "gamla" skeppare med följeslagare är hjärtligt välkomna. Anmälningar senast

03.06.2014 (se tel & epost längst ner).

Anmälningar till alla kurser görs till Carina Kervinen under tjänstetid per tel 010 217 6481 eller till navis @ luukku.com Välkommen !

Sextantövning till sjöss (för "äldre" högsjöskeppare) Lördag 02.08.2014. m/s Navis avgår kl. 10:00 från NJK på Björkholmen och beräknas vara tillbaka ca kl. 13:30. Max. 12 deltagare. Under övningen gör vi upp om en separat "räknekväll" för att ta fram de observerade ortlinjerna. Avgift för bränsle- och båtkostnader 20 €. Anmälan senast 26.06.2014 (se tel & epost längst ner) Övningsledare Eric Sundman.

FRÅGESPORT

Här kommer en liten utmaning: följande frågor har funnits med i skärgårdsskeppartenten under de senaste åren, om svaren känns enkla och självklara så är det bara att gratulera. Annars kanske det kan vara värt att anmäla sig till vår repetitionskurs i båtlivets regelverk som börjar den första mars.

1. Vilket slags fartyg visar denna signalfigur?
2. Ett fartyg som avgår från kaj tutar tre korta ljudsignaler. Vad betyder det?
3. Hurdan är västprickens färgsättning och reflexernas färgkombination?
4. Väjer ett segelfartyg för fartyget i fråga ett?
5. En motorbåt och ett segelfartyg möts stäv mot stäv. Segelfartyget visar en svart kon med spetsen nedåt.
6. Vilketdera fartyget är väjningspliktigt?
7. Skall en sex meter lång segelbåt registreras i Finland?
8. Vilken bas- utrustning skall enligt sjövägs-reglerna finnas i en motorbåt eller en över fem meter lång segelbåt då den är på väg?
9. Nämn minst fyra av de internationella nödsignalerna till sjöss.
10. Vad har sydkardinalmärket för ljuskaraktär?
11. Vad betyder dessa tre sjökortssymboler?



a)



b)



c)

12. Vilket slags fartyg visar följande lanternor?



Vitt



Rött



Grönt

13. Vad bestämmer sjövägs- reglerna om ett icke väjningspliktigt fartygs åtgärder?
14. Hurdan ljudsignal skall ett segelfartyg som är på väg avge vid nedsatt sikt?
15. Vad är promillegränsen för fylleri i sjötrafik för yrkestrafikanter?
16. Kryssa för rätt alternativ:
 - a) Ett fartyg som går medströms väjer för ett som går motströms i en trång farled
 - b) Ett segelfartyg på väg har det vita toppljuset tänd på natten
 - c) En 16-åring får framföra en registrerad motorbåt
 - d) I en fritidsbåt får användas en s.k. klubbflagga som akterflagga
 - e) Missvisningen är lika stor överallt i Finland
 - f) Från fyrlistan får man uppgifter om sjöräddningen
 - g) Ett motordrivet fartyg väjer för en omkörande segelbåt
 - h) Båtens handbrandsläckare ska granskas varje år

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE FREDAGEN 21. MARS KL.18.30

Välkommen på Navigationssällskapets i Finland r.f. årsmöte.

Vi träffas på Handelsgillet, Kaserngatan 23 A (in på gården), Helsingfors fredagen den 21 mars kl.18.30.

Stadgeenliga årsmötesärenden behandlas.



Efter årsmötesförhandlingarna blir det mat och dryck och löjtnant Christos Granqvist berättar om sina erfarenheter från minfartyget Pohjanmaa och dess uppdrag med piratbekämpning utanför Afrika, "Finländsk krishantering på Indiska oceanen".

VARMT VÄLKOMMEN!