

SKEPPAREN

2012



KOMMODORENS SPALT

Bästa Skeppare,

I årets nummer av vår medlems-tidning kan Du bland annat läsa om ett av de tidigaste sjökorten, Nicolo Zeno's karta över nordliga Atlanten, som upprättades på basen av de venetianska bröderna Zeno's seglatser i Nordatlanten på 1300-talet. På detta i övrigt vederhäftiga och för sin tid väl utförda kartografiska verk fanns det en stor ö "Frisland" som aldrig har återfunnits. Historikerna har försökt para ihop detta mystiska land med alla existerande öar från Irland till Island, från Azorerna till Färöarna men ingenting tycks stämma. Kontentan blir att denna Zeno'ska karta har ett stort fantasifoster i sin mitt. En stor anomali, ungefär som de tjocka stenknutar man kan finna mitt i en vacker välknuten äkta orientalisk matta. Konstnären har satt dit den som en påminnelse om att den största synden hos människan är högmodet. I förlängningen kan alla navigatörer komma ihåg att alltid behålla en grundinställning av att aldrig bli för "säker".

Sjöpolis och styrelsemedlemmen i Navigationssällskapet Richard Vaenerberg skildrar i sin artikel hur han och hans kollegor övar och utvecklar sitt sjömansskap med benäget bistånd från Navis. Vår skolningsbåt fungerade nämligen som övningsobjekt vid Helsingfors Båtpolis bogseringsövningar i höstas.

Förra sommaren kom jag över en bok som jag verkligen hade svårt att lägga ifrån mig. Den handlar om Thorvald Strömberg – skärgårds-

pojken som blev guldolympier och egen företagare. Läs recensionen – hoppas att den kan väcka Ditt intresse.

Carola Lindblad berättar om Sällskapets höstutflykt till Sveaborg. Det var ett lyckat och välbesökt program som uppskattades av deltagarna.

Förslag på nya program och utflyktsmål mottages med tacksamhet av undertecknad.

Eric Sundman har sammanställt årsprogrammet som det ter sig just nu. Om Du vill kontrollera detaljerna kring någon programpunkt så går det bra att ringa och fråga men jag passar på att också nämna vår nya hemsida NAVIGATIONSSALLSKAPET.FI.

Där försöker vi hålla den viktigaste informationen som Du, bäste Skeppare, och alla andra intresserade kan tänkas behöva, samlad på ett ställe.

Allt Gott inför den kommande säsongen önskar 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

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 2012
Medlemstidning för Navigationssällskapet i
Finland r.f

Pärmbilden

Navis och polisbåten Ville 1 i bogseringsövning.

MED BRÖDERNA ZENO I NORDATLANTEN

Berättelsen om bröderna Nicolò och Antonio Zenos seglatser i Nordatlanten under slutet av 1300-talet har i alla tider intresserat både lekmän och forskare. Bröderna var hemma från Venedig och 1383 seglade Nicolò Zeno ut och kom slutligen till England och utforskade farvatten i Nordatlanten där Orkneyöarna, Färöarna och Shetlandsöarna ligger. Han upptäckte och namngav bl.a. den stora ön Frisland. Av allt att döma besökte han också Island och Grönland.

Nicolò Zenos färd var äventyrlig. Han seglade via Gibraltar ut på Atlanten där han så småningom satte kurs norrut. Han ville utforska de okända vattnen i Nordatlanten vilka man endast hade fragmentariska berättelser att falla tillbaka på. Sedan kom stormen. Under flera dagar drevs hans skepp fram och blev illa åtgånget. Slutligen syntes land (en stor ö) och den utmattade besättningen kunde gå i land. Där blev man emellertid överfallen av kustbefolkningen, som antog att Nicolò Zeno var piratkapten. Det höll på att gå verkligen tokigt för hela besättningen, men hövdingen över landområdet kom till platsen och tog besättningen under sitt beskydd. Man umgicks på latin och härföraren Zichmni, som han kallade sig, beundrade Zenos sjömanskap och navigationskonst. Nicolò Zeno blev sålunda Zichmnis bundsförvant och tillsammans företog de plundringståg till närliggande öar och gjorde befolkningen till sina vasaller.

Nicolò Zeno skrev brev hem i vilka han beskrev sina upplevelser och likaså förde han skeppsslogg. Han lockade också sin bror Antonio att komma till dessa nordliga farvatten och där resa omkring med honom. Efter Nicolòs död seglade Antonio ännu flera år i Nordatlanten och han kom ända till de nordliga delarna av Amerika, långt innan Columbus. I allt tog dessa resor mer än femton år.

Vid återkomsten till Venedig mottogs Antonio Zeno som en hjälte, men med åren föll hans och Nicolòs bedrifter i glömska. Av en slump fick en yngre släkting under medlet av 1500-talet, Nicolò Zeno d.y., tag på dessa anteckningar, som nu var illa åtgångna. Han ville emellertid göra dessa tidiga resor bekanta för en större allmänhet och han sammanställde därför anteckningarna, fyllde ut luckorna och beaktade vad man vid den tiden visste om geografi och navigation i nordliga farvatten. Det blev en liten bok som avslutades med en karta över Nordatlanten, Zenos karta. Boken kom ut 1558, nästan två hundra år efter det bröderna Zeno företagit sina resor, och den fick omedelbart stor spridning och översattes till flera språk.

Förutom på Zenos karta återfinner man ön Frisland på en tidig handritad karta från 1570. Den ritades av islänningen Sigurd Stefansson i Skálholt och kallas därför även Skálholt-kartan. Originalen har tyvärr gått förlorat men en kopia från år 1670 finns bevarad.

Också den tidens stora kartografer under slutet av 1500-talet, Gerard Mercator och Abraham Ortelius, införde detaljer från Zenos karta i sina atlaser och på dessa kartblad finns också Frisland utsatt mellan England och Grönland. Då seglingarna i Nordatlanten på 1600-talet ökade i antal visade det sig att ingen sjöfarare kunde återfinna ön Frisland och den ströks snabbt från de berömda atlaserna. Man frågade sig nu vilken ö bröderna Zeno avsett med Frisland, eller var hela historien uppdiiktad av Nicolò Zeno d.y. Ännu idag diskuteras bröderna Zenos resor. En tidig studie har bl.a. gjorts av A.E. Nordenskiöld angående Zenos resor och deras karta.

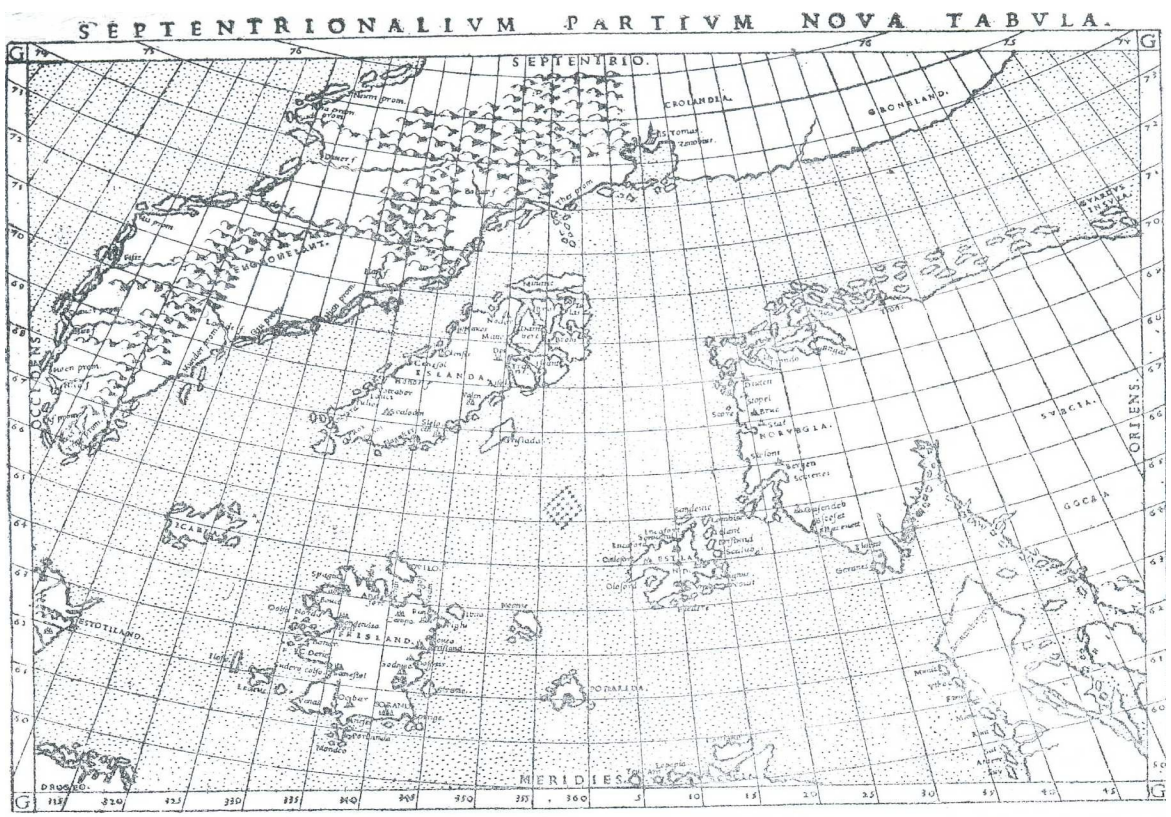
Nils Adolf Erik Nordenskiöld föddes 1832 i Helsingfors och växte upp i staden och på släktgården Frugård i Mäntsälä. Han besökte gymnasiet i Borgå och studerade vid Kejserliga Alexanders universitetet i Finland. Geologi var

hans stora intresse och han företog bl.a. flera resor med sin far, bergsintendenten Nils Gustav Nordenskiöld. Adolf Erik gjorde snabb akademisk karriär: han avlade kandidatexamen 1853 och skrev sin doktorsavhandling 1855 i mineralogi. En professur vid universitetet i Helsingfors hägrade vid det laget. Allting förändrades dock hastigt. Vid doktorspromotionen i maj 1857 höll Nordenskiöld ett tal som misshagade de ryska myndigheterna och han blev tvungen att med kort varsel lämna landet. Färden gick till Stockholm där han fick en god tjänst vid Riksmuseets mineralogiska avdelning. Adolf Erik Nordenskiöld företog sammanlagt tio färder till de arktiska områdena. Mest berömd blev han för sin resa genom Nordostpassagen och seglatsen kring Europa och Asien. Om detta berättar han i verket Vegas färd kring Asien och Europa i två delar (vilket utgör den klassiska utgåvan). Denna

redogörelse kompletterades ett par år senare av Nordenskiöld med "ett populärt vetenskapligt bihang" med titeln Studier och forskningar (1883). Också Vega-expeditionens vetenskapliga iakttagelser I - V utkom senare, men det är tyngre läsning som måhända är intressant endast för specialister på de ingående artiklarnas olika fackområden.

Adolf Erik Nordenskiölds andra stora intresse, vid sidan av mineralogin, var kartografi. Han lyckades hopbrunga en av världens främsta samlingar av atlaser och kartor, som efter hans död 1901 inköptes till Finland och ingår nu i Helsingfors universitets samlingar.

Nordenskiölds spännande liv och talrika forskningsresor i arktiska områden, tillsammans med hans intresse för kartografi och redogörelser



Zenos karta över Nordatlanten är detaljrik med många öar och namn utsatta. Nere till vänster är ön Frisland inritad.

för upptäcktsresor, gör honom väl skickad att analysera och kommentera Zenos resor utgående från deras egna berättelser och andra tidiga arbeten, som berör denna resa.

A.E. Nordenskiöld var ledamot i Kungliga Vetenskaps-Akademien och då han den 12 april 1882 nedlade presidiet höll han ett tal Om bröderna Zenos resor och de äldsta kartor öfver Norden. Detta tal publicerades senare i Studier och forskningar föranledda af mina resor i höga Norden (1883), det populärt vetenskapliga bihanget till Vegas färd kring Asien och Europa. Nordenskiöld inledde sin betraktelse med en översättning av bröderna Zenos berättelse samt återgav deras karta. Efter detta granskade han gamla kartor från 1400- och 1500-talen, som återgav kartografernas uppfattning om Nordeuropa och Nordatlanten. Flera av dessa kartor återfinns i Nordenskiölds avhandling. Hans slutsats var att Zenos berättelse verkade helt trolig, men att man måste finna en plats där de gjort sina besök. Något Frisland existerade inte på den plats som Zenos karta angav.

Ett stort antal arbeten har skrivits om vikingarnas tidiga färder till Nordamerika och man har försökt peka ut platser de besökt och där de landstigit (se t.ex. V. Tanner: De gamla nordbornas Helluland, Markland och Vinland, Åbo, 1941). Ur alla dessa arbeten får man det intrycket att vikingarna inte kände till existensen av Frisland mitt i Atlanten. Det förefaller emellertid högst osannolikt att vikingarna, vana att röra sig ute på öppet vatten och navigationskunniga, skulle ha missat att träffa på denna stora ö. Man måste därför tänka om och försöka inplacera Frisland på någon annan existerande ö i närheten av England och Skottland.

En modern italienare, Andrea di Robilant, har följt bröderna Zeno till de platser han anser att de besökt. Sina undersökningar och upplevelser har han sammanställt i boken *Venetian Navigators. The Voyages of the Zen Brothers to the Far North*, (Navigatörer från Venedig. Bröderna Zenos resor till höga Norden) som utkom 2011.

Det är en trevligt skriven reseskildring som rör sig på tre plan. Andrea di Robilant utgår från Nicolò Zenos bok och dess redogörelse för den ursprungliga resan. De angivna platserna tolkar han så att bröderna Zeno gjort besök på öar och landområden som existerar idag.

Parallellt med detta forskar han i gamla urkunder om vad som skedde i dessa områden under slutet av 1300-talet. Något vet man om detta då öarna var befolkade och många hade kyrkor och präster. Det finns därför sporadiska anteckningar om förhållandena bevarade i olika arkiv.

Den tredje nivån i boken utgör författarens egen resa. Under den besöker han, som han antar, samma platser som bröderna Zeno, och upplever samma karga natur som de upplevt. Han träffar också personer som känner till områdenas historia och ställer upp som guider för honom. Det blir en intressant och trevlig modern odysse.

Det är en intressant väv Andrea di Robilant väver samman. Klokt nog tar di Robilant inte klart ställning varken för eller mot sanningshalten i Nicolò Zenos d.y. bok, han försöker bara sammanföra historiska fakta och egna upplevelser mot en bakgrund av Zenos berättelse. Då läsaren kommit till slutet av boken står också han frågande, liksom mången före honom: hur skall man tolka Zenos bok?

RICHARD VAENERBERG POLISEN TOG NAVIS...

Helsingfors båtpolis fick nytt ansvarigt underbefäl. Överkonstapel Jarmo Niininen tillträdde tjänsten första juli 2011. Som person är han praktiskt lagd och har rört sig till sjöss sedan barnsben. Det att han för några år sedan hittade på, att helt på skoj söka till sjökaptensutbildningen i Kotka sjöfartsläroverk, och till råga på allt kom in, gör honom definitivt inte sämre som ansvarig på båtpolisen vid Maringatan 3 i Helsingfors.

Han var inte sen med att visa sitt intresse för praktiskt arbete. I mitten på juni närmade han sig undertecknad och frågade lite påpekande: ”Har inte du kontakter till Navis?” Det kunde jag ju inte förneka, utan undrade endast: Hurså? Jo, skulle vi inte kunna låna henne till bogseringsövningar?

Och så blev det. Beslutet var gjort, men utbildaren hade i detta skede inte en aning om hur Navis beter sig. Den 6 september bar det iväg från Skatudden mot Björkholmen med polisens gamla trogna Ville 1, för att känna på Navis i bogseringssyfte. Gamlingen klarade sig långt över mina förväntningar, och Navis med sina 13 meter och 10 ton följde med precis som

rorsmannen i Ville 1 önskade. Niininen prövade olika bogseringssätt i Hanasundet, och kunde konstatera övningarna genomförbara.

Skolningsdagarna som var 2 till antalet var uppdelade enligt följande:

Förmiddagen 19.9 var reserverad helt för teori. Navis skulle ligga vid Sjöbevakningens myndighetsbrygga, där även polisens båtar är stationerade. Redan klockan 08.00 startade Navis med undertecknad som skeppare, från Björkholmen mot Skatuddens myndighetsbrygga, 1 timmes färd. Niininen gjorde i ordning teoriklassen och skolningen startade. Plötsligt ringde Mika Fagerudd. Sjöbevakningens ledningscentral undrade vad Navis gjorde vid deras brygga och hur länge? Jag hade glömt meddela ledningscentralen om våra planer. Bra så. Nu vet vi också att kameraövervakningen fungerar. Mika var då kontaktperson till Navis i båtregistret.

Tillbaka till undervisningen. Det första och i mitt tycke mest komplicerade: Ansvarsfrågor vid bogsering. Sjöräddningen och sjöbevakningen bogserar ingen farkost, förrän skepparen på farkosten, som behöver bogserhjälp, undertecknat



att han ansvarar för sin egen farkost under bogseringen. Undantag: då liv står på spel bromsar byråkratin inte räddningsåtgärder.

Sedan lite teori om bogsering av olika sorters farkoster med olika sorters haverier. Hur bogserar man t.ex. en segelbåt, med roderhaveri (rodrät dikt åt endera sidan)? Enkelt är det inte, men drivankaret hjälper massor vid traditionell bogsering. Sida vid sida går lättare, men långa sträckor är ej tänkbara. Skydda både egen båt och den du tänker bogsera omsorgsfullt. Sida mot sida som exempel: Fendertar vill inte rymmas ombord tillräckligt. Använder man däremot båda båtars fendertar, och funderar en stund var det mest behövs skydd, torde allt gå bra.

På eftermiddagen bar det iväg ut på praktiska äventyr. Jag tog ut Navis mot Skanslandet och fick så klart ”maskinhaveri”. Det blåste en aning från norr (13 meter/sek, om jag minns rätt) och regnade. Tanken att situationen skulle ha varit verklig fick en att rysa. Fick iväg ett nödanrop med virve-radion, direktsänt till endast Villebåtarna 1 och 3. Snart anlände Ville 1. ”Haveristen” Navis, gav en lång bogserlina från fören. Sen väntade vi tills Ville 3 anlände som,

så man fick smaka på även det. Då alla 6 man dragit och styrt, förtöjdes ena polisbåten och övningen fortsatte, bogserande och bogserad sida vid sida. Här kom fendertarna väl till pass. Polisbåten förtöjdes spänt till Navis sida, 4 trossar (spända som gitarrsträngar, minst) och Ville 3:ans akterspegel ca 1 meter akterom Navis akterspegel. På detta vis, fanns det inga omöjliga manövrar. Aldrig förr har Navis snurrat så glatt. Alla 6 man tog ut henne från bryggan, kände sig för i blåsvädet, och in igen. Enda problemet var obefintlig sikt vid förtöjningen, då Navis är så mycket högre än polisbåtarna.

Därefter förtöjdes Ville 1, för mot för, med Navis. Med 2 spända trossar, fick man till stånd ett enhetligt paket. Navis kunde dras och skuffas som en släpvagn till lands. Det enda som inte var möjligt, var förflyttning rakt sidledes. Här behövdes inte heller fendertar, Ville 1:ans avbärarlist räckte till.

Då alla provat även detta var klockan redan litet över 19, och konstaplarna var trötta men nöjda; slut för idag; polisbåtarna till Skatudden och Navis hem till Björkholmen.

27.09 var det dags för den andra hälften av



för att underlätta manövreringen, hängde efter Navis och där kunde dra aktern sidledes. Navis bogserades vackert och försiktigt in till Skanslandets nordligaste brygga. Väl förtöjd och med Ville 3 fastgjord på Navis utsida konstaterade jag, att bryggan höll på att komma in genom sidan. Vi kastade loss och for hastigt bort från bryggan där det var för hård blåst och hög sjögång. Ingen fara och ingen skada skedd, men en ny övningsplats behövdes. Kontakt med försvaret, och övningen kunde fortsätta vid Sandhamns huvudbrygga - bra plats. Bryggan i skydd och ett litet stycke ut levde vädrets makter,

båtpoliserna att förkovra sig. Två saker skilde denna övningsdag från den förra: Mika ringde inte, jag kom ihåg att meddela våra förehavanden till sjöräddningscentralen, och det andra var vädret; strålände sol och ingen vind att tala om och därigenom kunde vi genomföra vår övning vid Skanslandets östra brygga, utan att störa försvarsmakten.

Slutligen vill jag be läsarna observera, att polisbåtarna är försedda med vattenturbindrift och därför är hanteringen av båten i överlägsen klass, jämfört med vilken propellerdrift som helst.

HÖSTUTFLYKTEN TILL SVEABORG

Söndagen den 23 oktober var vädret friskt med lätt dimma. En skara på drygt 20 NAVIS-medlemmar samlades vid färjans fäste på Salutorget klockan 13.00. Överfärden till Sveaborg gick snabbt och med ledning av vår guide, Robert Krogerus, startade vi turen på fästningen från huvudbryggan på Stora Öster Svartö.

På öarna finns bevarat byggnader och konstruktioner från många olika perioder i ögruppens historia. Mycket har bevarats från den svenska tiden på 1700-talet. Från 1808 till 1917 tjänade Sveaborg Ryssland och därefter det självständiga Finland. Helheten är så värdefull att Sveaborg har funnits på UNESCOs världsarvslista sedan år 1991. Sveaborg är också ett levande samhälle idag. Man räknar att öarna har cirka 850 invånare. Turisternas antal är flerfald större, cirka 700.000 besökare årligen.

Anläggandet av Sveaborg började 1748 under ledning av Augustin Ehrensvärd och kom att pågå i drygt fyrtio år. Fästningen blev aldrig helt färdig. Under ryska tiden var Sveaborg närmast en garnisonsstad och stora kaserner uppfördes medan själva befästningsverken inte fick så stor uppmärksamhet. Efter att fästningen år 1918 övergick till finska staten kom restaureringsarbetena så

småningom igång. Det systematiska renoveringsarbetet inleddes 1973 då militären lämnade fästningen. Renoveringarna pågår fortlöpande. Sveaborg omfattar hela 80 hektar i landområden och lika mycket i vattenareal.

Efter den rosarappade strandkasernen vid huvudbryggan, fästningens huvudport från den ryska tiden, i vilken bland annat Sveaborgs Bryggeri nu verkar, har vi kyrkan på vänster hand. Kyrkans historia är brokig. Från att ursprungligen ha varit en ortodox garnisonskyrka byggd 1854 ändrades den till en luthersk kyrka på 1920-talet. Då försvann lökkupolerna och de yttre och inre dekorationerna, väggarna rappades släta. Kyrkan är någonting så ovanligt som en kyrkofyr. I huvudtornet finns Sveaborgs fyr, vars karaktär är fyra blixtar var 15e sekund. Då byggnadsarbetena av kyrkan inleddes var man tvungen att flytta bort bland annat ölfabrikör Sinebrychoffs utskänkingsställe från platsen.

Robert Krogerus berättade för oss om det ekologiska uppvärmningssystem man hade i kyrkan ännu i början av 1900-talet: 600 soldater fick marschera i tre timmar i kyrkan som på så sätt värmdes med kroppsvärme.

De tunga järnkedjorna som vilande på svenska



kanoner omger kyrkan har ursprungligen använts till att stänga av infarten genom sunden. Bredvid kyrkan finns den första kyrkklockan, en bjässe i sitt slag. Den är gjuten i Moskva och väger hela 6.683 kilo.

Sveaborgsmuseet på Stora Öster Svartö är värt ett eget besök. Men det får bli till en annan gång. Nu bekantar vi oss med fästningshelheten. I Sveaborgsmuseets aula finns en fin miniatyr av Sveaborgs sju huvudöar så som de såg ut på svenska tiden.

Vi går vidare till Vargön. På Vargön kan man bese bland annat torrdockan, som var den största i hela världen då den byggdes på 1750-talet. Under ryska tiden användes dockan inte mycket och den fick stora skador i bombardemanget under Krimkriget 1855. Den renoverades strax innan Finland blev självständigt. Dockan är fortfarande i användning. Nu används den för vinterförvaring och reparation av stora träfartyg.

Krimkriget utkämpades 1853-1856 mellan å ena sidan det ryska imperiet och å andra sidan en allians mellan bland annat England, Frankrike och Sardinien. Alliansen blockerade Rysslands import i norr och i samma veva angrep man olika orter längs kusten i Storfurstendömet Finland. Den 9 augusti 1855 strax efter klockan 7 på morgonen inleddes bombardemanget av Sveaborg. Dunder och brak fortsatte sedan i 45 timmar. Helsingfors

invånare kunde beskåda anfallet från Observatorieberget. De fransk-engelska fartygen drog sig emellertid bort helt överraskande redan på morgonen den 13 augusti. Angriparna saknade landstigningstrupper och befärade även att fästningens batterier inte ännu var demolerade. Så var också fallet, fästningen hade inte lidit någon betydande skada av det häftiga angreppet.

Borggården invid torrdockan var ursprungligen helt omgiven av hus och försvarsmurar. Man kan lätt föreställa sig hur det såg ut innan engelsmännens och fransmännens eldgivning under Krimkriget (1855) förstörde en del av husen. Pipers park har fått sitt namn efter kommandanten Petter Bernhard Piper. Parken är stämnings- och litet hemlighetsfull såhär på hösten med dammen och träden insvept i en lätt dimma. Vår historiekunskap testades också vid minnesstenen Mortuis med årtalen 1808, 1855, 1906, 1917-1918 och 1937. Vad betyder de här årtalen? Svaren finns i slutet av texten.

Så var vi då framme vid Kungsporten vid Gustavssvärd, byggd som representationsport till fästningen (1753-1754). Därifrån är det bara några steg till restaurangen Valhalla, som är stängd för vintern. I Bastion Zander ser vi respektingivande svenska kanoner. Det är här som Finlands flagga traditionsenligt flaggar från maj till september varje år. Flaggan hissades första gången i maj 1918. Härifrån tar vi en rask promenad tillbaka



över öarna till vår väntande lunch. På vägen har vi fin utsikt över de sydliga vallarna med de ståtliga kanonerna. Det finns sammanlagt 105 kanoner och eldrör på Sveaborg.

Lunchen intas på Restaurang Klubi 20, den gamla underofficersmässen belägen helt nära strandkasernen. Restaurangen har verkat här sedan 1926. Så småningom blir det dags att tänka på hemfärden.

Vi kunde konstatera att Sveaborg var välbesökt denna söndag. Våldigt många turister hade utmanat det svala vädret och kommit för att bekanta sig med fästningen. Under 23-28 oktober hade man dessutom arrangerat Varvsveckan och 23 oktober hade bland annat Tullen och Sjöbevakningen öppet hus.

Sveaborg är en pärla i Helsingfors, med mycket sådant bevarat som redan fått stryka på foten i själva staden.

Bland annat kyrkan, Sveaborgsmuseet, Ehrensvärdsmuseet, Krigsmuseets Manege, ubåten Vesikko och Tullmuseet återstår att bekanta sig med. På Sveaborg finns ofta konstutställningar, sommartheater och sommartid dessutom närmare nio restauranger och kafeer.

Rätt svar:

1808 Finska kriget och belägringen av Sveaborg, den svenska fästningen kapitulerar för den ryska armén,

1855 fransmännen och engelsmännen bombarderar Sveaborg under Krimkriget,

1906 upproret på Sveaborg, en del av den ryska revolutionsrörelsen,

1917-1918 ryska revolutionen och läger för röda krigsfångar,

1937 explosionen på Skanslandets laddverk den 9 juli, som krävde 12 offer. Offrens namn finns på ett stenblock invid. Enligt uppgift är 11 av offren begravda här. Det finns fortfarande odetonerad ammunition efter olyckan på Skanslandet.

WWW.NAVIGATIONSSÄLLSKAPET.FI

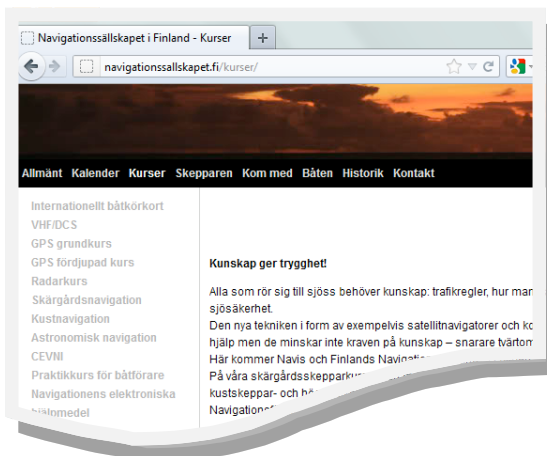
Nu har vi en egen hemsida! Det är bäst att gå in direkt på länken, sökord som "Navis" eller "Navigationssällskapet" för en tyvärr ut på irrfärder i cyberrymden, och det finns många navigationssällskap i Norden. Om du kommer ihåg att byta ut "ä" mot "a" i sökordet går det bättre.

När man går in på länken i rubriken hittar man allt man behöver veta om Navigationssällskapet i Finland r.f. under rubrikerna Allmänt, Kalender, Kurser, Skepparen, Kom med, Båten, Historik och Kontakt. Har du glömt vem du skall kontakta hittar du föreningens och kommodorens telefonnummer och/eller postadress/e-postadress här.

I kalendern finns vårens kursutbud med kursdagar och tentamensdag till påseende för blivande skeppare. Sällskapets tidning SKEPPAREN finns att läsa i digital form från och med 2007.

Båten NAVIS undergick en omfattande reparation under vintern 2010-2011. Vi har för avsikt att lägga in foto på NAVIS samt tekniska detaljer. En beskrivning av vad allt hon används till samt kontaktpersonernas uppgifter kommer också att läggas till.

För den som är intresserad av föreningens historia eller annars vill kontrollera någon detalj finns det en omfattande historik skriven 2007 av Peter Holmberg med anledning av sällskapets 60-årsjubileum.



Bästa skeppare!

Välkommen på **kaffe** för att fira Navekons **30-årsjubileum**

Måndagen den 14 maj kl. 12.00-19.00

på Storsvängen 10, Drumsö

Skepparmössorna med **30% rabatt** denna dag!

Då kan du även köpa bl.a.

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

Kompetensvimpel, kokard, stjärnor, blus-, medlems- och civilmärken.

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

OBS! Ny B-serie (Helsingfors-Pargas) utkommit!

OBS! Sjökorten bör beställas på förhand senast fredag 11.5. för att kunna levereras måndag 14.5.

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 tider än måndag 14.5., enligt överenskommelse.

www.navekon.com

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

KRISTIAN THULESIUS SKÄRGÅRDENS SON

Rödjan brukar vi besöka varje sommar, ända sen jag började vistas i Ekenäs skärgård från sent åttiotal. I början fanns det en guide som bodde där ute hela sommaren och hon gav en fin introduktion till det gamla fiskarehemmanet och Nationalparken.

En gång råkade vi stöta på en äldre man som med självklar auktoritet visade runt ett större sällskap som hade kommit ut från Ekenäs i en större motorbåt. Det var Thorvald Strömberg.

Jag hakade på och lyssnade på hans berättelser om hur det var på Rödjan när han var liten. Jag minns inte att han med ett ord nämnde paddling. Först efteråt fick jag veta att kajaken som hängde under båthusets takskägg var OS-guldmedaljkajaken från 1952!

Sture Lindholm gör med sin bok ”Thorvald Strömberg – skärgårdens son” en levnadsskildring av en sann idrottslegend, men också ett försök att skildra en bygd, en epok och en samhällsklass. Han lyckas väl.

Han berättar om hur skärgårdens befolkning ökade från andra hälften av 1800-talet, om skärgårdens strategiska betydelse för det tsartida Ryssland och om fiskets glansperiod och det hårda arbetet som låg till grund för hela bygden.

Allt detta skildras från familjen Nylunds horisont. Thorvalds mamma Siri Nylund föddes 1907 som näställdst i en syskonskara på tolv barn. Hennes föräldrar Magnus och Lotta Nylund var torpare på Kalvön, under Hermansö gård, nära Koverhar vid inloppet till Ekenäs.

Fyra dagar i veckan gjordes dagsverken till Hermansö och de resterande två arbetsdagarna fick ”Kalvöfar och Kalvömor” slita för att försörja en snabbt växande barnaskara.

Bland annat köpte de ett f.d. ryskt militärhus från Hästö-Busö fort som flyttades till Kalvön där det också växte upp en ladugård, en sjöbod, ett båtskjul och en bastu. De röjde mark för odling av potatis och grönsaker och planterade apor. Och de fiskade!

Strömming såldes färsk, rökt och saltad på Ekenäs torg och till ambulerande uppköpare såldes levande abborre och gädda.

Dessutom jagade man sjöfågel och säl och från skräpholkarna och måsredena tog man ägg. Vass skördades för att dryga ut fodret till korna och fåren.

Självhushållningsgraden var hög och de enda livsmedel man måste köpa var mjöl, salt, socker

och kaffe.

1926 kunde familjen Nylund tack vare torparlagen köpa Kalvön med tillhörande fiskevatten och bli självständiga.

Thorvald föddes 1931 i Kyrkslätt där hans mor Siri var städslad som de ja.

Eftersom hon inte kunde uppfostra honom på egen hand hämtade hon hem pojken till Kalvön och där blev han uppfostrad av mormor och morfar som det trettonde och yngsta syskonet. Siri gifte sig småningom Strömberg i Degerby och det efternamnet fick Thorvald men i praktiken var han en Nylund.

Vid avträdet av Hangö udd till Sovjet den 23 mars 1940 hamnade Kalvön på fel sida och på bara tio dagar måste Nylunds flytta till Älgö, 5 sjömil österut där man fick köpa en tomt och börja om från början!

Berättelsen om hur Rödjan-huset forslades över havet är värt ett eget kapitel, och det finns det också i boken!

Efter ytterligare en evakuering, p.g.a. striderna på Hangö udd 1941, till Degerby (och Siri) fick familjen Nylund 1942 återvända till Rödjan. Då var Thorvald och morbror Tor de enda kvarvarande barnen hemma.

Nu grundlades Thorvalds enastående fysik. Med 14 km rodd eller skidåkning till och från skolan på Skäldö, med fiske, jordbruk och framförallt med hårt skogsarbete.

Två kajaker fanns redan på 30-talet hos Nylunds och användes för snabba resor och sjöfågeljakt men först 1947 bildades kanotklubben Wågen där Thorvald samma år inledde sitt tävlingspaddlande.

Som Sture Lindholm skriver ”resten är finländsk idrottshistoria”, och den skildrar han också mycket detaljerat.

Bland annat beskrivs Thorvalds besvikelse över att han inte fick följa med till OS i London -48 trots att han flera gånger besegrat den paddlare som tog Finlands silver på 10 000 m. Thorvald ansågs för ung.

Idrotten var verkligheten för amatörer på den tiden. Han måste verkligen ha älskat sin sport. För att delta i en tävling i t.ex. Helsingfors paddlade han 18 km in till Ekenäs, bar sin kanot till tåget, satt med kajaken i famnen under hela tågresan, inkl. byte i Karis, bar den från Helsingfors järnvägsstation ner till tävlingsplatsen, tävlade, åt sin matsäck, och gjorde sen samma långa resa

hem igen!

Efter tävlingskarriären deltog Thorvald bl.a. som chefstränare för Finlands kanotförbund och införde en del nya element i träningen. Jöns Aschan från Gullö, som driver Paddlingsfabriken och var elitpaddlare på 70- 80-talen, berättar om Thorvalds roll som mentor och förebild och råden som han gav finns sammanfattade av Jöns på en egen sida.

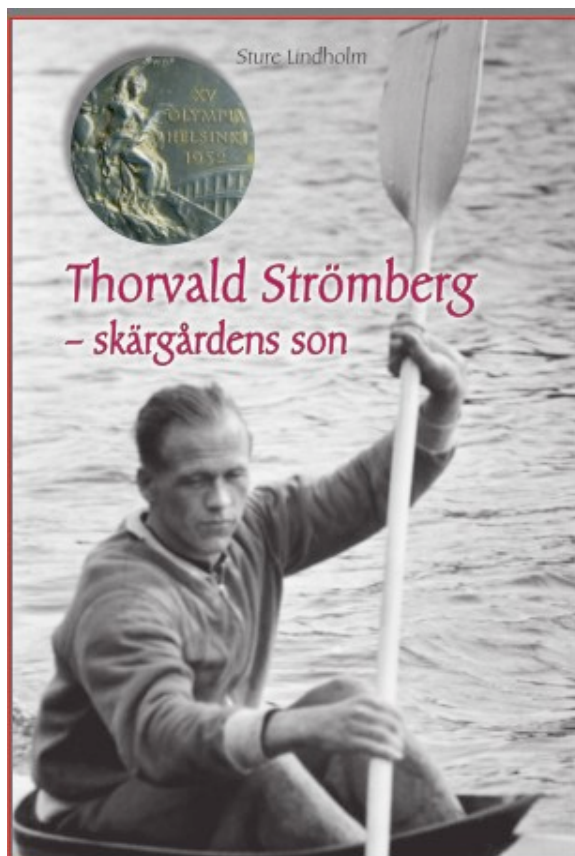
Förutom den fantastiska idrottskarriären skildras också Thorvalds yrkesbana: från den första korrespondenskursen i motorlära, till praktikplatsen på Tampella i Tammerfors, dit Thorvald sökte sig efter guld i OS -52 för att vidareutbilda sig inom dieselteknik och för att lära sig finska, vidare till chefspositionen i Hanke-Palsbo och till det egna företaget han så småningom drev hemma i Ekenäs.

Människan Thorvald Strömberg framstår också som viljestark, kreativ och begåvad. Bland annat lärde han sig på egen hand engelska och tyska och kunde också lite franska och italienska. Han hade ibland svårt för auktoriteter och kunde verka lite tvär men han var också trofast och pålitlig och som en gammal vän, Freyvid Stenström säger ”en i grund och botten snäll människa”.

Thorvald hade också en koppling till Navigationssällskapet. Han höll kurser i båtmotorteknik vid Helsingfors Arbis och kom på den vägen att anlitas av Navis som konsult vid flera tillfällen när sällskapets skolningsbåtar behövde nya motorer. Åtminstone fyra olika motorer hjälpte han till att skaffa, bl.a den nuvarande Perkinsdieseln.

Bildmaterialet, som är omfattande, innehåller såväl bilder ur privata samlingar som bilder ur musei- och tidningsarkiv.

Sture Lindholm har med sin bok gjort en kulturgärning inte blott i idrottshistorisk utan även i vidare bemärkelse med sin skildring av personen Thorvald Strömberg och den bakgrund som formade honom.



Sture Lindholm; ”Thorvald Strömberg – skärgårdens son”; PROCLIO; Västra Nylands landskapsmuseums publ. Nr 5

159 s, häft. Kan beställas via PROCLIO.FI pris: 26€.

ERIC SUNDMAN

FÖRBUNDSNYTT

Allmänt

Finlands Navigationsförbund har för närvarande drygt 150 medlemsföreningar med sammanlagt över 15 000 personmedlemmar. Navigations-sällskapet i Finland har nummer 1 på listan över medlemsföreningar och var initiativtagare till att förbundet år 1958 grundades.

Förbundets huvuduppgift är att via medlemsföreningarna och deras lärare utbilda fritidssjöfarare. Utvecklandet av kursutbudets innehåll och kvalitet pågår fortlöpande. Samarbetet med sjöfartsmyndigheterna har fortgått och förstärkts hela tiden och allt tyder på att det kommer att fortsätta på samma sätt.

Kurser och examina

Kurs- och examensverksamheten bedrivs enligt Navigationsförbundets kvalitetshandbok, som är certifierad av Trafiksäkerhetsverket. Enligt kvalitetshandboken certifierade kurser med tillhörande examina är numera:

- Kurserna i skärgårds-, kust- och astronomisk navigation
- CEVNI-kursen (reglerna för trafiken på europeiska kontinentens floder och kanaler)
- Kursen i motorbåtspraktik
- Radarkursen
- Kursen Navigationens elektroniska hjälpmedel.

År 2011 skrevs 3 390 skepparexamina. Dessutom har många föreningar (icke minst Navis) arrangerat någon eller flera av de övriga kurserna på ovanstående ”meny”.

De omkring 300 kurslärarna, som arbetar runt om i landet inom föreningar och medborgar- / arbetarinstitut, är numera till största delen auktoriserade i enlighet med förbundets kvalitetshandbok. Auktoriseringsdagar hålls systematiskt (för närvarande fyra per läsår) på olika håll i landet. Via förbundets lärarsidor på Internet hålls lärarna fortlöpande informerade om nyheter, ändringar o.dyl. som skall beaktas i undervisningen. Lärarsidorna kommer inom en nära framtid att börja utnyttjas ännu mera omfattande och effektivt för kommunikationen mellan lärarkåren och examensnämnden.

Kurs- och examensverksamheten leds och övervakas av förbundets examensnämnd i samråd med förbundsstyrelsen, verksamhetsledaren och fältchefen.

Förbundets ekonomi är stabil och har även under år 2011 hållits inom budgetramarna.

Undervisningsmaterialet

Uppdaterandet av förbundets undervisningsmaterial pågår praktiskt taget oavbrutet.

En ny utgåva (nummer 2) av läroboken i astronomisk navigation publicerades 2011. Ett varmt TACK till Kaj-Erik Löfgren för det.

Examenssjökorten (utdrag ur Carta Marina och Carta Navigationis) framställs numera i flerfärgstryck.

Härnäst står ett uppdateringsblad till CEVNI-boken på programmet.

ERIC SUNDMAN

KURSER, ÖVNINGAR OCH ANDRA AKTIVITETER 2012

Årsmöte fredag 23.03.2012 kl. 18.30 på NJK:s paviljong på Björkholmen.

GPS-kurs börjar 21.05.2012

Teoridelen måndag 21.05. och 28.05.2012 kl. 18.00...20.15. Teoridelens kursplats meddelas de anmälda deltagarna innan kursen börjar.

Praktikdelen måndag 04.06. och 11.06. kl. 18.00...20.30 till sjöss på skolbåten Navis. Kursavgift 80€. Anmälning om deltagande senast 14.05.2012 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 6 anmälda deltagare.

Praktikkurs för motorbåtsförare maj/juni 2012

Kursen är certifierad i 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 omfattar två kvällar till sjöss och kompletteras med en mörkerkörning i augusti.

Den exakta tidtabellen är tillsvidare öppen; planeras av kursledarna.

Kursavgift 80€. Anmälningar senast 03.05.2012 till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. Kursledare Richard Vaenerberg.

Dimissionsfest tisdag 12.06.2012 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 06.06.2012 till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com.

Radarkurs sommaren 2012

Radarteori och praktik med tentamenskörning. Kursen omfattar 2 teori- och 3 praktikkvällar.

Tidtabellen är tillsvidare öppen; planeras senare av kursledarna. Kursavgift 120€. Anmälningar senast 03.05.2012 till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller

navis@luukku.com. Kursledare Kristian Thulésius.

Kurs i VHF/DSC-radiotelefoni i Sibbo medborgarinstitut i september/oktober 2012

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

Efter kursen ordnas gemensamt tillfälle att avlägga officiellt kompetensprov (SRC-examen). Kurstidtabell: torsdag 06.09, 13.09, 20.09 och 27.09 2012 kl. 18.00 - 20.30.

Anmäl ditt eventuella intresse till kursledaren (Eric Sundman), eric.sundman@elisanet.fi eller 0400 421 432 senast 20.08.2012. Kursplats: Söderkulla skolcentrum, Sibbo.

CEVNIkurs i Sibbo börjar 10.11.2012

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 10.11. kl. 10.00...16.00 (lektioner) och lördag 17.11. kl. 10...14.00 (repetition och tentamen).

Kursavgift 60€ inkl. material- och tentamensavgift. Anmälningar till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com senast 05.11.2012. Kursplats: Nordkalk, Kalkstrandsvägen 555, Sibbo. Kursledare Eric Sundman.

Övriga aktiviteter under höstterminen behandlas i senare utskick/annonsering. Påtänkta är t.ex.:

- Skepparsammankomst (middag och program) i oktober/november.
- Gemensamt besök på utställning (eller något annat) av nautiskt intresse.
- Repetitionsövning (uppfriskande av teorikunskaper).
- Information om aktualiteter inom båtliv och navigation.

Hör av dig och kom fram med förslag till kurser och aktiviteter!

VÄLKOMMEN PÅ
ÅRSMÖTE 23.3 KL.18.30
på BJÖRKHOLMEN

Efter årsmötesförhandlingarna berättar
Henrik Bishoff från **Burn Out City** om sin
äventyrliga seglats till **Spetsbergen**.



För maten står Tapahtumataiturit; på menyn står Karelsk stek,
makaronilåda, kokt potatis, sallad, bröd,saft/svagdricka,kaffe/te.
17,50€/person.

Förhandsanmäl Dig om Du vill äta till Carina Kervinen
010 217 6480 under kontorstid senast 16.3.

VÄLKOMMEN!