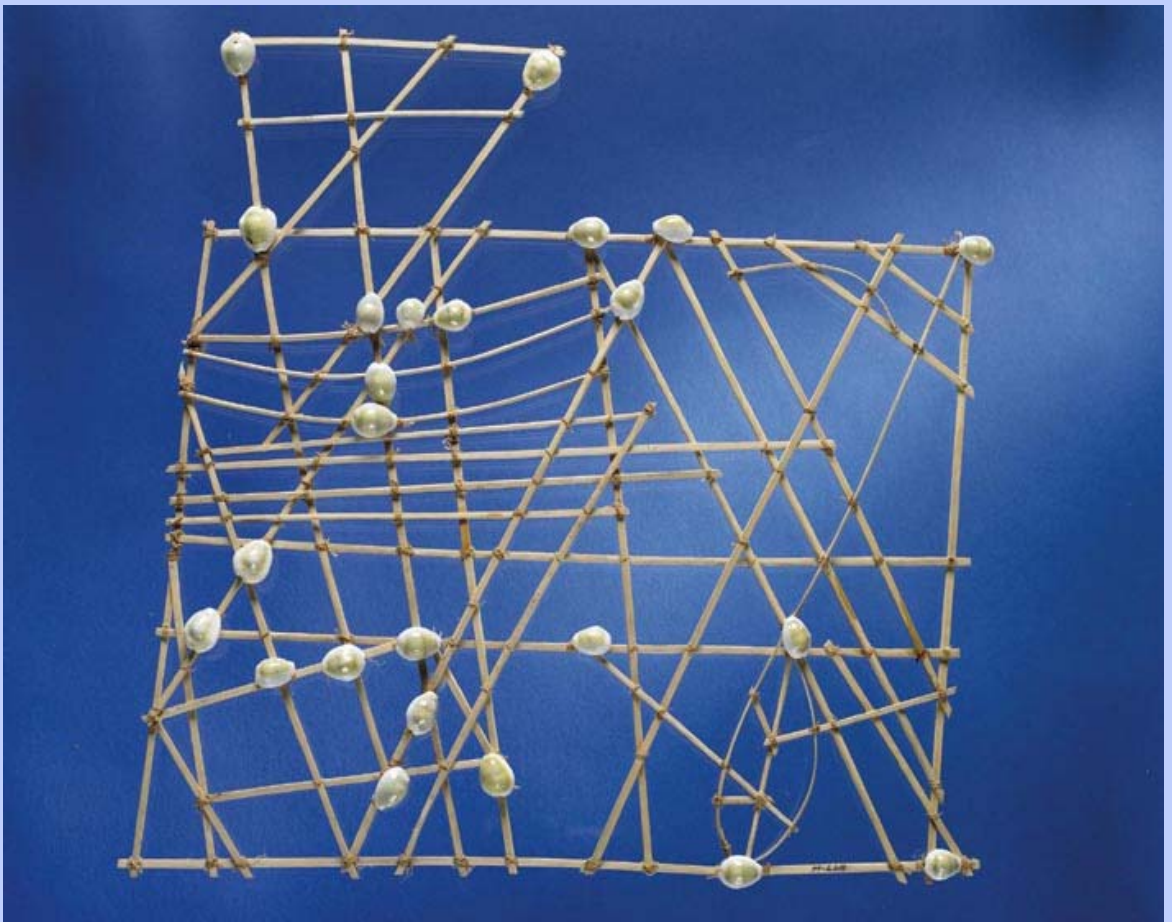




SKEPPAREN

2008



KOMMODORENS SPALT

Bästa skeppare, att Finland är ett sjöfarts-land råder det inget tvivel om. Att Helsingfors är en hamnstad med anor märks också när man rör sig i centrum. I detta nummer av Skepparen har vi en artikel om "Kathrina", en av de vackraste skutorna som ligger i Helsingfors. (I skrivande stund i Kolera- bassängen som restaurang.)

Vi tänker fortsätta att berätta om flera av de traditionella skutorna som ligger i Helsingfors bl.a vid Ved-kajen och Skatudden och som vintertid tas upp på varvet på Sveaborg.

John Nurminens stiftelse fortsätter sin utgivning av böcker om sjöfart och maritim historia. Det senaste verket heter "Meritie. Navigoinnin Historia / The History of Seafaring" som rescenseras av Peter Holmberg.

Barken Hercules' världsomsegling 1844- 47 innebar början på en ny epok för den finländska sjöfarten. I Pekka Toivanens artikel så framgår det att bedriften var oplanerad och att valet av frakter och destinationsorter var till stor del improviserad och slumpmässig. Ständig oro för ekonomin, besättningsmän som rymmer, brister i fartyget och "en fördömd baktour" fyllde kapten Idmans tankar och brevväxlingen mellan honom och redaren Peter Malm utgör fascinerande läsning.

På Årsmötet, som hålls på Handlsgillet fredagen 7:e Mars kl.18.30, kommer Kurt Holmström att berätta om sin och hustruns seglats från Spanska medelhavskusten hem till Finland i en transport av en nyköpt båt. Skriv in datumet i Almanackan!

Som lärare i Navigation märker jag hur ofta jag måste gå tillbaka till kursböckerna och repetera vad jag en gång lärt. Den gamla maximen "Det är först genom att undervisa som man lär sig" stämmer väl in på undertecknad och med vår alltför korta seglings- säsong så hinner kunskaperna rosta mellan varven. Därför skulle jag vilja uppmuntra alla som känner sig hågade, att ta en titt på vårt kursutbud, se om det finns någonting som skulle kunna intressera.

Och för den som bara skulle vilja friska upp navigations- kunskaperna en aning så ger jag härmed en inbjudan: kom på de sista lektionerna i Skärgårdsskepparkursen som jag håller på Arbis, för att friska upp minnet. Vi går då igenom gamla examina och "preppar" de blivande nya skepparna. Tiden är måndagar kl.19.45 -21.15, från 31/3 -21/4 och platsen, i sal 42 på Dagmarsgatan. Välkommen!

Den som har lust kan även gärna komma och övervaka på tentamen som går av stapeln på samma plats, Arbis, fredagen den 25 april kl.18. Hör av dig till undertecknad.

Slutligen vill jag önska Dig Bästa Skeppare en god vår och en skön seglingssäsong 2008.

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

Franz Bachér

Mika Fagerudd

Peter Holmberg

Susanne Kuusansalo

Åke Lindroth

Frejvid Stenström

Kansliet

Storsvängen 10
00200 Helsingfors
tel/fax 09-673 916

Adressförändringar

Navis@luukku.com
eller till kansliet

Allmänna

föreningsärenden

Kristian Thulesius,
Fogdevägen 4 C 44
00600 Helsingfors
tel 09-794 217
Navis@luukku.com

Skepparen 1/2008

Medlemstidning för Navigationssällskapet i Finland r.f

Pärmbilden

Ett "sjökort" från Marshall-öarna bestod av hopbundna stickor och pärlor, som angav öarna.

DET NYA FARKOSTREGISTRET

ALLMÄNT OM FARKOSTREGISTRET

En ny lag och förordning om farkosters registrering trädde i kraft hösten 2007. Detta innebär bl.a. att registreringsskyldigheten har utvidgats till att omfatta en hel del sådana båtar som tidigare stått utanför båtregistret och att tidigare registrerade båtar skall flyttas över till det nya registret.

Syftet med registret är enligt lagstiftaren att:

- Förbättra säkerheten i sjötrafiken.
- Förebygga olägenheter som användningen av farkoster kan förorsaka.
- Stödja övervaknings- och räddningsverksamheten.

Registret förs av magistraterna. Anmälningsblanketter, anvisningar mm. finns på nätadressen www.maistraatti.fi

REGISTRERINGSSKYLDIGHETEN HAR UTVIDGATS

Registreringsskyldig enligt den nya lagen är:

- Farkost, vars motoreffekt är minst 15 kW (ca 20,4 hp).
- Farkost med motor eller segel, vars skrovlängd är minst 5,5 m.

Om användning av registreringsskyldig farkost gäller följande (med beaktande av övergångsbestämmelserna):

- Farkosten får inte användas i sjötrafik innan den registrerats.
- Utländsk farkost på tillfälligt besök får användas i Finland utan att den anmäls till registret om ägaren eller innehavaren inte har sin hemort i Finland.
- En farkost som registrerats på Åland får tillfälligt användas på annat håll i Finland utan att den anmäls till registret.

Ägare till registreringsskyldig farkost och ny ägare till registrerad farkost skall, innan farkosten tas i bruk, göra skriftlig registreringsanmälan. Ändringar i de uppgifter som införts i registret skall av ägaren eller innehavaren anmälas till

registret skriftligt inom en månad efter ändringen.

Uppsåtlig eller oavsiktlig försummelse av registeranmälan betraktas som farkostförseelse och kan bestraffas med böter.

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

Beträffande registreringsanmälan gäller följande övergångsbestämmelser:

Farkost som är införd i det gamla motorbåtsregistret skall anmälas till det nya farkostregistret senast 01.10.2010. Om anmälan görs senast 01.10.2008 uppbärs ingen avgift för det nya registreringsbeviset.

Farkost som inte tidigare varit registreringsskyldig, men enligt den nya lagen har blivit det, skall anmälas till farkostregistret senast 01.10.2008.

REGISTRERINGSBEVIS OCH REGISTERBETECKNING

Registreringsbeviset skall enligt lagen:

- Medföras när farkosten används.
- Innehålla de uppgifter som fastställs i förordning (uppgifterna efterfrågas i anmälningsblanketten).
- Ersättas med ett nytt, då i registret införda uppgifter ändrats.

Registerbeteckningen:

- Tilldelas farkosten vid registreringen; närmare föreskrifter finns i förordningen.
- Är obligatorisk; registreringsskyldig (registrerad) farkost får inte användas utan registreringsbeteckning.
- Registreringsbeteckningen bestäms slumpmässigt. Magistraten kan dock på ansökan ge en farkost en viss beteckning.
- Kan enligt behov beviljas åt näringsidkare i form av provbeteckning.

Registerbeteckningen för farkost som är införd i det gamla motorbåtsregistret ändras inte vid överflyttningen till det nya farkostregistret.

De viktigaste uppgifterna som införts i registret är:

- Ägarens person- adress- och kontak-
tuppgifter.
- Farkostens och motorns tekniska
uppgifter och identifieringsuppgifter.
- Uppgifter som gäller registreringen och
den kommun där farkosten huvudsakli-
gast används.
- Uppgifter om ägande- / besittningsrätten.
Om köpebrev eller -kvitto saknas, skall
annan tillförlitlig utredning ges.

Registreringen och hanteringen av
registeruppgifter avgiftsbeläggs enligt i lag
fastställda grunder. Avgiften för
registreringsbeviset är 27 € (31 € för laminerat
registreringsbevis).

KURSER, ÖVNINGAR OCH ANDRA AKTIVITETER 2008

CEVNIkurs 01.03., tentamen 08.03.2008

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 01.03. kl. 10.00...16.00 (lektioner) och lördag 08.03. kl. 10...13.00 (repetition och tentamen). Kursavgift 50 € inkl. material- och tentamensavgift. Anmälningar till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. senast 26.02.2008. För att kursen skall kunna startas behövs minst 6 anmälda deltagare. Plats meddelas de anmälda deltagarna före kursens början. Kursledare Eric Sundman.

Kustskepparkurs start tisdag 4.3. 2008, examen fredag 25.04.2008. För anmälan och information kontakta Franz Bachér tel. 09 412 8001/ 0400 967983

Skärgårdsskepparkurs start torsdag 21.2 2008, examen fredag 25.04.2008. För anmälan och information kontakta Franz Bachér tel. 09 412 8001/ 0400 967983

Årsmöte fredag 07.03.2008 kl. 18.30 på Handelsgillet (se annons i Hbl).

Grundkurs i GPS-navigering börjar 16.04.2008

Teoridelen onsdag 16.04. och 23.04.2008 kl. 18.00...20.15.

Praktikdelen (2 gånger á 2 h / deltagargrupp) hålls i maj till sjöss på skolbåten Navis; idtabellen fastställs under teoridelen. Kursavgift 80 €

Anmälan om deltagande **senast 11.04.2008** till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. Kursen kan ta emot högst 18 deltagare och leds av Eric Sundman. För att kursen skall kunna startas behövs minst 6 anmälda deltagare. Kursplats meddelas deltagarna innan kursen börjar.

Praktikkurs för motorbåtsförare maj / juni 2008

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 kompletteras med en mörkerkörning i augusti. Kursen (inklusive examensprov) tar 10...12 h i anspråk och genomförs på skolbåten Navis.

Den exakta tidtabellen är tillsvidare öppen; planeras av kursledarna.

Kursavgift 60 € Anmälningar **senast 30.04.2008** till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. Kursledare Mika Fagerudd.

Dimissionsfest torsdag 12.06.2008 kl. 18.00 på Handelsgillet, Kaserngatan 23 A 12.

Förutom dimissionen av de nya skepparna skall vi avnjuta en enkel middag och lite program i glada skeppares lag. Kom ihåg att också "gamla" skeppare med följeslagare är hjärtligt välkomna. Anmälningar **senast 06.06.2008** till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com.

Radarkurs sommaren 2008

Radarteori och -praktik med tentamenskörning

Tidtabellen är tillsvi vidare öppen; planeras senare av kursledarna. Kursavgift 120 € inkl. kursmaterial, tentamen samt 3 övningskörningar Anmälningar senast 30.04.2008 till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. Kursledare Freyvid Stenström och Kristian Thulesius.

Kurs i VHF/DSC-radiotelefoni börjar 25.09.2008

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

Efter kursen ordnas gemensamt tillfälle att avlägga officiellt kompetensprov (SRC-examen) i Kommunikationsverket. Kurstidtabell: torsdag 25.09., 02.10., 09.10. och 16.10. kl. 18.00...21.00 + ett repetitionstillfälle á ca 2h före examen. Kursavgift (exkl. avgifterna till Kommunikationsverket för kompetensprov och certifikat) 50 €

Anmälningarna tas emot av Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com; **sista anmälningdag 19.09.2008**. Kursen leds av Eric Sundman och kan ta emot högst 20 deltagare. Minst 8 anmälda deltagare behövs för att kursen skall kunna startas. Kursplats meddelas innan kursen börjar.

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

Skepparsammankomst (middag och program) i november.

Gemensamt besök på någonting av nautiskt intresse.



Franz Bachér tilldelas titeln av Hederskommodor för Navigationssällskapet på Jubileumsfesten i november 2007.

PEKKA TOIVONEN

HERCULES VÄRLDSOMSEGLING

När barkskeppet Hercules lämnade hamnen i Jakobstad i oktober 1844 för sin resa till ”Västra sjön för order”, dvs. Nordsjön, var det väl rustat: kopparbultat och kopparspikat upp till berghultet och kopparförhytt upp till ballastlinjen. Redaren hade daterat instruktionen i fyra punkter för kapten Idman den 7.10.1844. I den första punkten gavs order att segla ”så fort görligt är” till Helsingör, var ”den bristande provianten å sagde ort köpes det billigast brukar”.

Redan den 31. oktober var Hercules i Helsingör. Härifrån skrev kapten Idman till redaren och prisar fartygets seglingsegenskaper: ”Hercules synes mig segla väl bidevind och det är ju huvudsaken, vänder väl och har troligen Louises alla goda egenskaper, men skeppet är icke tätt; vi hava pumpat vart åtta glas under hitresan”. Helsingör var dock bara en mellanetapp, färden fortsatte till destinationsorten.

Redaren Peter Malm hade i instruktionens andra punkt beordrat Idman att segla med Hercules i tjär- och planklast till Marseille, ”hvärest lasten förmögligast möjligt försäljes”. Lastmottagaren borde vara ”antingen säker men, eller ock för proveniinet ställer quarantier”. Lastens behållning skulle remitteras i Hamburgs francs(?) och insändas till Lybeck. Hercules hann till Marseille redan den 15 december 1844, några dagar före Louise, som hade avseglat från Helsingör tidigare. Detta var också ett bevis på att Hercules seglingsegenskaper var goda.

Till Marseille hade det kommit nordiska produkter i överflöd och följaktligen var priserna låga och vräkningen sträng. Dessutom hade Idman märkt att däckslasten bestod av dåliga plankor. Han var misstänksam mot den tilltänkta lasttagaren: ”Länge tenkade jag om jag skulle våga adressera mig till Hr Wessel i anseende till de utspridda rykter om hans osäkerhet”. Wessel var dock villig att köpa och Idman beslöt att sälja lasten åt honom. För plankorna, som reducerades till 3tum x 9tum x 14fot, gav Wessel & Co. 40 franc per tolfot med sex månaders betalningstid och för tjäran erlades 19 franc tunnan. Sålunda blev lastens behållning över 17 000 franc.

Efter att lasten hade lossats, tvingades man kölhala fartyget och driva dess överbyggnad på

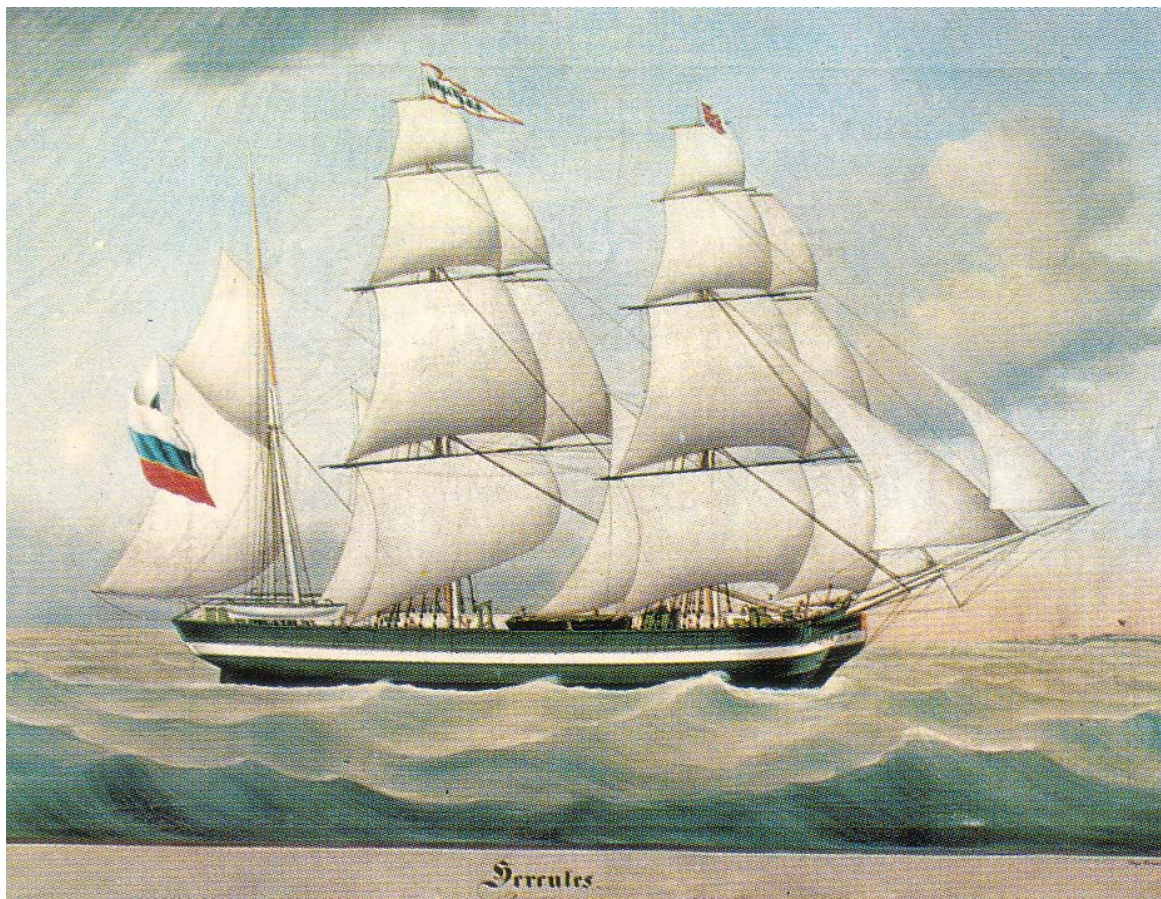
nytt. När detta var gjort, stod inga frakter till buds och därför beslöt Idman att gå ”på speculation” till Odessa. Som första etapp hade man Konstantinopel, dit Hercules anlände i början av april 1845.

Sedan Marseille hade det skett en omorganisering i besättningen. Jansson utsågs till konstapel därför att ”Pettersson som i Jakobstad därtill blef antagen har jag ej funnit med något annat huvudsakligt fel än att han är alldeles utan (sund förstånd) tankeförmåga och minne”! Idman gjorde i Böjuk Dere en räkning över klareringskostnaderna för fyra dagar: ”1845 Apr. 5 Lots genom Bosporen f.45 Båt till Constantinopel och tillbakas till Beyokderry 15 Sundhetshuset 5 f, Landgång 5 f 10”.

Den 15. april var Hercules framme i Odessa. Idman beslöt sig för att ta en frakt med järnkulor, talg, hudar och ärter till England. Man lät lasta ca. 8000 pund (291 ton) kulor och 128 fat talg för London och 300 fat talg för Plymouth.

Hercules anlände den 27. juli till Plymouth. Ett par dagar senare riktade Idman till Peter Malm ett brev, i vilket han förmodade att fartyget skulle vara i ”garantin” ännu fem, sex dagar, varefter där skulle lossas 300 fat talg och 160 st. hudar medan den övriga lasten skulle fraktas till London. Idman lovade sända brevledes ”utom skeppsräkningen från Odessa en lång klagovisa över maschineriet till Hercules spel”. Idman syftade på fartygets svenska ankarspel, som inte fyllde måttet. Redan en sats senare kom han ihåg fartygets läckage: ”Skeppets läka har varit lika från början till slut; det är troligen någonstädes nära öfver vattengången, då skeppet är tomt, som läkan hufvudsakligen finnes – den är också icke betydlig – vi hafva pumpat circa 150 slag morgon och lika så mycket om afton”.

Från Plymouth seglade Hercules till London för att lämna resten av lasten. I London betalade Idman besättningens löner och redovisade också utbetalda löner i Helsingör, Marseille, Odessa och Plymouth. I London blev man tvungen att ersätta ankarspelet med ett nytt av Tysach Dobinsons patent. Ända sedan ankomsten till Odessa hade man nämligen varit tvungen att hiva spelet ”enligt urgammal plägsed” med spakar. Matrosen Alexander Asplund rymde i London efter att ha



Hercules

lyft sin lön.

Nästa uppdrag för Hercules blev att föra en krutlast till Rio de Janeiro. Efter en två månaders resa anlände man till Rio på Julaftonen år 1845. Returfrakternas pris från Rio var dåliga, men eftersom det fanns gott om varor att skeppa ut och kapten Idman helst ville ha en last direkt på Stettin eller Konstantinopel, för att få del i Svartahavs- eller Östersjö- frakterna så såg han lugnt tiden an.

Småningom började dock fraktutsikterna från Rio försämras genom att en mängd fartyg dagligen ankom hamnen. Konkurrensen mellan fartygen var stor, samtidigt som häftiga regn hade försvårat varutillsölseln från det inre av landet och först den 5 Mars 1846 kunde Idman meddela Malm, att han fått last. I brist på bättre hade han förbundit sig att lasta dels i Rio och dels i Paranagua och med denna last segla till Valparaiso. Värdet av lasten var endast 3500

spanska daler, ”att detta är uselt inser jag nog men jag har kommit i en fördömd baktour med Hercules och vet ej huru skall jag komma i tour igen”.

Lastningen i Paranagua avlöpte snabbt och den 2 april 1846 fortsatte man färden runt Kap Horn och till Valparaiso. Detta var kapten Idmans andra resa runt udden och den förlöpte utan större svårigheter. Egentligen inte ett enda ord offrade Idman på Kap Horn i sitt brev till redaren. Den 19 juni kom Hercules fram till Valparaiso efter en resa på 63 dagar. Seglatsen tog längre tid än vad Idman var förberedd på, men också de övriga skeppen som anlände till Valparaiso hade under samma tid haft långa resor.

Fraktmarknaderna var fortfarande dåliga. Idman beslöt därför att segla ”på speculation” till Batavia med en liten frakt för den franska regeringen, från Valparaiso till det nyss erövrade Otahaiti eller Tahiti. Avsikten var att segla via

Callao redd för att därifrån hämta depescher, dock utan uppehåll för ”att hinna så tidigt till Europa, att M Bror finner för godt att beordra skeppet på en kort visit till Jakobstad”.

Idmans brev från Valparaiso berättar om besättningens tillstånd, att Simon Eklund, Anders Gädde och Matts Ågren hade varit sängliggande ända från Paranagua men nu var friska. Johan Bergström blev befordrad till jungman och Johan Henrik Pettersson blev befordrad till kajutvakt. Annars var besättningens befattningar som tidigare.

Upphållet i Valparaiso blev pga, det stormiga vädret längre än vad Idman väntat. I brevet av den 26.7 berättade han att endast en obetydlig del av den franska lasten hade lastats. Först den 25 augusti kunde han lätta ankar och segla till Callao, dit han anlände i början av september. Därifrån seglade han, efter att ha hämtat de franska depescherna, den 5 september 1846 till Sällskapsöarna, Tahiti dit man anlände i mitten av oktober. Efter denna långa resa över söderhavet var Hercules inte längre i bästa skick, utan måste undergå en tidsödande reparation.

”Redan i Valparaiso märkte vi under det skeppet stampade i en Nordlig storm att det var håll på kopparn i bogen under wattnet men som det var underkastat mycken svårighet att kölhala der så lämnade jag detta oreparerat, hälst det syntes vara obetydligt och jag hoppades, som man alltid brukar, på kort resa.” Idman fick dock skadan ”botat” på Tahiti och passade på att köpa proviant: kött, ett svin, ett antal höns, frukter, potatis, kokosnötter och kakao, för den fortsatta resan. När utgifterna hade avdragits från fraktinkomsten, kunde kapten Idman remittera två ”vexlar, á 5.000 franc till Rew, Prescott & Co.” Den 16. oktober hade han medtagit 2.000 franc i växlar till Batavia, ”för att icke blifva blottställd”.

Den 9 november lämnade skeppet Tahiti för att trettondagen år 1847 anlända till Batavia. Hercules anlände tyvärr för sent för att få gynnsam frakt. Kapten Idman började så småningom vara på gränsen till förtvivlan. Han fick nu ta det lilla som fanns, nämligen 60 liggare arrak, 600 balar tobak och ris som skulle till Rotterdam. För arraken bjöds 5pund per ton och för riset 3 pund 10 shilling per ton.

Den 3 juni passerade Hercules St. Helena, till Rotterdam ankom man den 11 augusti, varefter lossningen började. Där fanns fyra brev från Peter Malm till Idman. Frakten för lasten från Batavia, drygt 17.000 floriner, var en anspråkslös summa i jämförelse de belopp som samtidigt utbetalades för frakter i de europeiska farvattnen, där frakterna hade nått toppsiffror. Efter att lasten hade lossats i Rotterdam, hade Peter Malm helst sett att Idman skulle ha sökt sysselsättning för Hercules i Svarta havet, men då kapten Idman begärde att få segla hem för att komplettera sitt kraftigt reducerade manskap: ”Asplund rymde i London, Timm.man Wiklund död 13 maj vid Cap God Hopp; Bergström, Gedda, Qvist och Mård rymde härstädes och om jag ej segla hem ännu flera torde lämna skeppet” så ville Malm icke motsätta sig det. Sedan man hyrt sex nya matrosar, började Hercules i början av september sin hemresa.

Hercules tre år långa världsomsegling innebar inte någon större ekonomisk vinst för Peter Malm, men istället skänkte den honom äran av att vara den första finländska redare som låtit ett skepp segla jorden runt. Med kapten Idman som föredöme lockades snart andra finländska skeppare att söka sig till avlägsna farvatten. Idman kan därför sägas vara en banbrytare under vår sjöfarts glansperiod.

THURE MALMBERG

KATHRINA:

SANDSKUTAN SOM BLEV FINSKA VIKENS SKÖNHET

För femtio år sedan fanns det 16-17 svenska läroverk i Helsingfors. Alla hade elevföreningar, som kallades konvent och som samarbetade inom något som hette Samkonventet i Helsingfors. Där utgavs tidningen Vidar och ordnades program av olika slag.

Ett programnummer av det mer ovanliga slaget var de två skututflykter som 1956-57 ordnades med Borgåskutan Kathrina mot Söderskärsarkipelagen och Pörtö med danslaven där. Då seglade Kathrina normalt med sand mellan Vessö och lossningsplatsen intill gasverket i Sörnäs strax innanför den kolhög i Sumparn som nu håller på att försvinna.

Den första kontakten med Kathrina togs en vårkväll, när några av Samkonventets funktionärer sökte sig ned till skutan. Sanden var lossad och hon låg över natt för att tidigt nästa morgon lägga ut österut mot Vessö och en ny last. I en trång kajuta akterut gjorde vi upp om utfärden.

Hur överläggningarna gick till minns jag inte längre exakt, men pengarna till chartern för ett veckoslut var det minsta problemet. Viktigare saker var att hitta tillräckligt många livbälten,



Från skeppsbåten fotade Hbl-fotografen Erik Harthin 1957 Kathrina flaggande över topp .



Samkonventets reklamplakat för kryssningarna till Pörtö målades av Ralf Nordberg i Norsen.

som flytvästar då kallades, och en skeppare med rätt att föra passagerare så långt ut i skärgården. Där räckte familjen Lindbergs egna skepparpapper inte till.

Signalflaggor och fältkök

Livbältena fixades snabbt genom vänner på FÅA. Rederiets stora materiallager på Skatudden var välförsett med korkbälten, som vi fick låna. En kompetent skeppare hittade vi i veteranen Uno Backman, som bl.a. fört den lilla passagerarbåten Lunkentus mellan Norra hamnen i Helsingfors och Havsudden på Emsalö.

Sedan återstod bara mindre saker som att hitta ett fältkök för den ärtsoppa som skulle serveras ombord. Där tror jag försvarsmakten räckte en hjälpsande hand. Stora signalflaggor fick vi låna på skrotvarvet längst ut på Skatudden. Rep att höja relingen med fanns ombord, och med denna blygsamma modifiering fick vi klara papper.

Därpå var det bara att marknadsföra kryssningen. Samkonventets ledning bestod av idel blivande

M/AUX KATHRINA

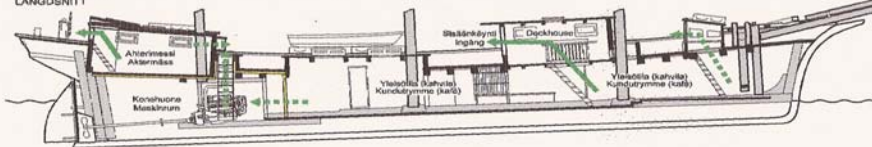
Pituus / Längd 27.27 Syväys / Djupgående 1.85
 Leveys / Bredd 7.31 Bruttovetoisuus / dräktighet 121
 Max 90/86 henkilöä / personer Nettovetoisuus / dräktighet 47

TURVALLISUUSKAAVIO SÄKERHETSSCHEMA

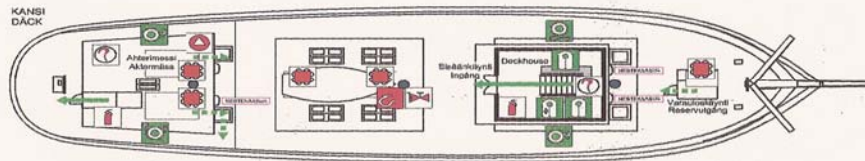
1 : 100

0 5 10 m

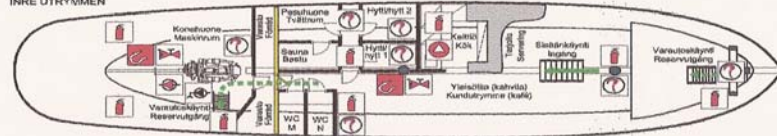
PITUUSLEIKKAUS
LÄNGDSNITT



KANSI
DÄCK



SISÄTILAT
INRE UTRYMMEN



- Uibakäynti Udgång
- Varuuskäynti Reservutgång
- Kelluntaiväline Plynäosaap 1 kpl 10 ltk., 4 kpl 20 ltk.; 1 at 10 pers., 4 at 20 pers.
- Peistaturengas köydetä 1 kpl
- Lötöj nest tju 2 kpl
- Peistaturengas väkötä 2 at
- Lötöj nest tju 2 at
- Peistaturengas savulla- ja väkötä 1 kpl
- Lötöj med rök och tju 1 at
- Peistaturivi 90 kpl
- Pylvästä 90 at
- Peistaturivi laipalle 10 kpl
- Pylvästä for laim 10 at
- Peistaturivi 10 kpl
- Brändsläckare 10 at
- Peistaturivi 2 kpl 15 m, 1 kpl 2 m
- Brändsläckare 2 at 15 m, 1 at 2 m
- Peistaturivi 3 kpl
- Brändsläckare 2 at
- Peistaturivi 1 kpl
- Brändsläckare 1 at
- Käsivarsain Gassivarsare 2 kpl
- Gassivarsare 2 at
- Sovuvarolin 9 kpl
- Rökvarare 9 at
- Peistaturivi ja -ovi (B) Brändsläckare och -övr (B)
- Pölypumpu Pölypump

Samuel Panelius
20.06.2000

Ett modernt säkerhetschema visar dispositionen av utrymmena ombord. Under vintern 2008 inleddes vissa förändringar i kabyss och salong.



En broschyr från 2002 visar nya Kathrina med fyllda dukar och vitt skrov.

kvinnor och män i staten, så det gick lätt. Till arrangörerna hörde exempelvis Kalevi Etelä, som senare blev uppskattad marknadsdirektör för Silja Line i Finland.

Skututflykterna lockade så många Sjöfartsstyrelsen tillät. Vädret var fint och signalflaggorna ståtliga mot en blå himmel. Natten tillbringades i lastrummet. Dusch saknades, och komforten i övrigt var i primitivaste laget. Men roligt hade vi, och ärtsoppan smakade perfekt. Andra säsongen fick den nystartade lokala föreningen Pro Pörtö skrämselflicka inför den kommande invasionen av tonåringar från Helsingfors. Sjöbevakning och försvar kallades in, men angreppen på byns frid blev även då mycket blygsamma, och resorna stannade i glatt minne.

Nästa gång jag såg Kathrina hade hon bytt ägare. Robert Thompson Coon var en ung engelsman, som köpt Kathrina för att segla charterturer med henne. Till en början övervintrade han ombord i isen utanför Fagerstad i dåvarande Borgå lk. Senare tog han upp Kathrina på land i Sköldviken och började reparera på allvar.

Men jobbet tog aldrig slut. Det gjorde däremot hans pengar, och av de storstilade planerna på en flytande restaurang i Gräsviken i Helsingfors blev inget. Kathrina hamnade till slut i Galärdocan på



Tremastade skonaren Kathrina för fulla segel i Finlands skärgård. Rederiets foto.

Sveaborg, och framtiden var i högsta grad oviss. År 1992 blev det auktion på Kathrina, och nu trädde Johanna Panelius och hennes sambo Juha Stillman in i bilden. Panelius är utbildad för restaurangyrket och Stillman en duktig träkarl. Deras liv har under de senaste 15 åren kretsat kring Kathrina, och fyra egna barn har vuxit upp ombord. 1999 kunde Kathrina sjösättas på nytt, nu som en tremastad skonare med vackert vitmålat skrov.

Restaurang- och charterverksamheten tog fart, och vintern 2008 låg hon i Kolerabassängen på Helsingfors på kanske bästa plats för restaurangskepp. I dag serveras inte längre ärtsoppa på däck, utan fartyget har ett betydligt mer fantasifullt kök och fullständiga rättigheter.

Bästa seglingsprodukten 2007

Kathrina byggdes 1949 av Runar Henriksson m. fl. i Härpe, Pernå för Lars Mikael Frondén och Karin Henriksson i Pernå. Redan efter ett år kom familjen Märten Lindberg i Fagersta, Borgå lk, in i bilden, och de seglade Kathrina fram till år 1962. Sedan fortsatte Ragnar Johansson och Runar Gustafsson, också de från Borgå lk. fram till julen 1972, då Richard Thompson Coon blev

skeppets ägare.

Kathrina är 32 meter lång (över bogsprötet hela 43 m) och 7.31 m bred med ett djupgående på 2,4 meter. En 400 hästkrafters dieselmotor finns, men segelytan på 580 kvadratmeter utnyttjas vid varje lämpligt tillfälle. Beroende på behovet består besättningen av 4-10 personer, och som mest kan 90 passagerare tas ombord.

Under 2007 tilldelades Kathrina priset för bästa seglingsprodukt. Det var programmet för en midsommartur under segel till Jurmo som i samband med resevärdens i Helsingfors vann prisjuryns stora gillande. Jurmoseglatsen fick beröm för innovativt tänkande, lyckad profilering av skärgårdsmiljö och lokal kultur samt ett fördomsfritt sätt att lansera en helt ny turistprodukt i Finland. I samma tävling tog jakten Eugenia i Västanfjärd tredje priset för ett program, som på relativt kort tid presenterar intressanta skärgårdsupplevelser.

*Bilder ur Thure Malmbergs sjöfartsarkiv,
Söderkulla*

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

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

Skepparmössor

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

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

Vi håller öppet **onsdagar** kl. 15.00-18.00 under tiden
14.5.-11.6.2008

Andra tider enligt överenskommelse. Hemtransport kan
ordnas vid behov.

Eller beställ varorna bekvämt per post.

HEMSIDA: www.navekon.com

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

PETER HOLMBERG:

NAVIGATION OCH SJÖFART GENOM TIDERNA

Människan har i alla tider varit intresserad av att utforska sin omgivning. Långt tillbaka i tiderna sökte man vägar till nya jaktmarker, eller till närliggande byar och samhällen. Under dessa expeditioner stötte man ofta på hinder, som äventyrade framträngandet. Det var vattendrag och större sjöar, som skulle korsas och man var tvungen att bygga enkla farkoster för detta ändamål. Allting gick emellertid att övervinna och det kända livsrummet utvidgades. Det verkliga problemet uppstod då man nådde havet. Då stod man inför det okända. Horisonten var gränsen och vad som låg bakom den kunde man bara göra djärva gissningar om.

De enkla farkoster i form av flottor och kanoter man tidigare utnyttjat kunde också nu användas för att utforska de närmaste kuststrakterna. Så

småningom blev dessa farkoster större och de första verkliga skeppen med stor besättning sjösattes. Nu vågade man sig också ut på oceanerna och de tillryggalagda sträckorna längs kusterna blev längre. Man fann områden, som man inte tidigare vetat att existerade och man mötte nya folk och kulturer. Plötsligt växte kunskapen om vårt jordklot kolossalt. Den kända världen expanderade.

De stora upptäckterna gjordes av sjöfarande folk. I Europa var det vikingarna som på 800-1000-talen byggde stora, sjödugliga skepp och med dem gjorde långfärder över Atlanten till Island och Amerika. Tyngdpunkten i sjöfartskonsten försköts så småningom till Medelhavsområdet. Redan långt tidigare hade sjöfarare från östra Medelhavet, egyptier och fenicier, gjort färder



Efterhand som upptäcktsresorna blev längre och kunskapen om dem spreds blev det möjligt för de stora kartograferna att införa den nya kunskapen i sina stora atlaser. Abraham Ortelius hörde till dessa stora. Hans atlas kom ut 1598 och trycktes därefter i flera upplagor och på olika språk.



Bildmaterialet i boken *Meritie* är rikt och upptar såväl gammalt som nytt material. I denna målning från 1989 har Wally Herbert framställt Nansens fartyg *Fram* i vinterkvarter under den långa isdriften.

längs Afrikas västkust, men under 1400- och 1500-talen kom de stora upptäcktsresorna.

Christofer Columbus seglade över Atlanten och blev Amerikas upptäckare. Det var en bragd av stora mått. Hans fartyg var inte stora. På Madeira har man idag byggt en relik av Sankta Maria, som nu seglar med turister. Egentligen går den för det mesta med motor, men om vinden är tjänlig kan man få se henne med seglen satta. Där guppar det lilla fartyget dagligen fram och vågorna behöver inte vara stora så kränger hon kraftigt. Att med detta fartyg bege sig ut på den okända Atlanten, där man inte visste vad som låg bortom horisonten, var en otrolig prestation av Columbus och hans besättning.

Men detta är upptäcktsresandens vardag. Man måste vara djärv och modig om man ville nå framgång och berömmelse. Vid denna tid skedde mycket på sjöfartens område. Fartygen blev större och navigationskonsten utvecklades. Det var en sällsam väv av skeppsbygge, navigationskonst och modiga män som uppstod

och det är fascinerande att läsa om alla upptäckter, och hur man nådde sina mål.

Redan under flera år har John Nurminens stiftelse gett ut böcker, som ansluter till sjöfart. Ofta har dessa böcker varit i stort format, rikt illustrerade med bilder och kartor. Det har varit ett nöje att läsa dem. Med den senaste boken *Meritie. Navigoinnin historia* (också översatt till engelska: *The history of Seafaring. Navigating the World's oceans*) som utkom 2007 förefaller det som om författarna Donald S. Johnson och Juha Nurminen överträffat allt det tidigare. Kan en bok bli ännu vackrare och innehållsrikare? I *Meritie* får läsaren ta del av den väv, som nämndes ovan. Bokens inledande kapitel handlar om hur öarna i Stilla havet befolkades. Redan 1500 f.Kr. begav sig de första sjöfararna ut från Nya Guinea och närliggande stora öar och slog sig ned på de närmaste öarna österom Australien. Denna kolonisering fortsatte och bredde ut sig över hela Stilla havet. Innemot 2000 år krävdes, men då hade alla de större öarna fått invånare. Att lyckas med detta var ett mästerstycke och det

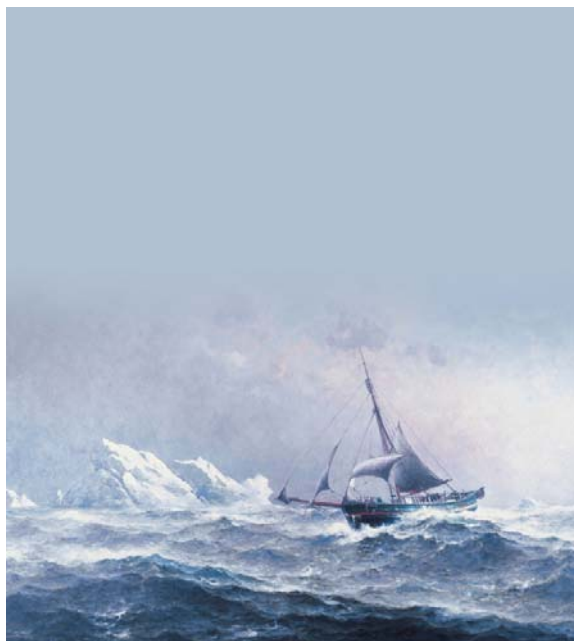
visade att polynesierna var skickliga sjöfarare. I små utriggare och med en egendomlig navigationskonst, där "sjökortet" utgjordes av sammanbundna stickor och pärlor, hade man tagit sig fram över hela Stilla havet.

Efter denna inledning berättar Johnson och Nurminen om de antika sjöfararna och deras kosmologi. Efterhand utvecklades navigationskonsten under medeltiden. Att bestämma latituden var inte svårt, men longituden utgjorde ett problem. Till en början hade man inte tillräckligt säkra kronometrar, som också skulle vara brukbara på ett gungande skepp. Men småningom bemästrade man även detta problem. De första sjökorten tillkom. De är vackra att studera idag. Förutom att de visar hur jordklotet och världsdelarna alltmera började anta dagens form i de stora atlaserna är de vackert kolorerade och försedda med bilder av skepp och sjöodjur. De första kartograferna, Ortelius, Mercator, Blau, samlade material från resebeskrivningar, handritade kartor och berättelser, och sammanställde allt detta i sina stora kartverk. Dessa var därför inte alltid så pålitliga, och i många fall måste korrigeringar göras i senare upplagor.

I boken *Meritie* sammanställer Donald Johnson och Juha Nurminen, på sina ställen biträdda av Tapio Markkanen och Pär-Henrik Sjöström, all denna kunskap i form av text och ett rikt



A.E. Nordenskiöld var den första som med fartyget *Vega* tog sig fram genom nordostpassagen. Skeppet *Vega* var ursprungligen en valfångare, byggt 1873. Hon var ett relativt litet fartyg, mätte 357 registerton och hade en total längd om 43,4 meter. Här en modell av *Vega*.



Roald Amundsen, med sju mans besättning, lyckades föra det lilla skeppet *Gjøa* 1903-1906 genom nordvästpassagen. Det krävdes tre övervintringar innan han från Grönland nådde Stilla havet.

bildmaterial. I detta har de lyckats väl. Det är med intresse och nöje man läser boken. Den börjar med de tidigaste sjöfararna och går sedan fram genom tiderna till början av 1900-talet. I detta slutskede kommer Nansens isdrift, Nordenskiölds färd kring Asien och Europa, samt Amundsens och Shackletons framträngande i Arktis och Antarktis. Det är berättelserna om de sista stora expeditionerna där människan kämpar mot naturkrafterna, ofta med framgång. Historien om den moderna sjöfarten med ångfartyg, dieseldrivna skepp och atomisbrytare samt satellitnavigering överlämnas till den moderna läsaren att själv följa upp.

Boken är i stort format och tryckt på fint papper, vilket gör att bildmaterialet är återgivet på bästa möjliga sätt. Samtidigt blir boken emellertid tung och den kan vara något besvärlig att läsa i länsstolen. Helst borde man ha tillgång till en läs- och skrivpulpet, men sådana saknas i de flesta moderna privatbibliotek. Man får nöja sig med ett stadigt underlag i form av ett bord. Det blir många kvällar läshungriga skeppare har att se fram emot med denna bok. Det är lyckliga stunder.

ÅRSMÖTE FREDAG DEN 7:e MARS KL.18.30

Välkommen på Navigationsällskapets i Finland r.f. Årsmöte.

Vi träffas på Handelsgillet, på Kaserngatan 23a i Helsingfors den 7:e mars
kl.18.30.

Efter årsmötesförhandlingarna blir det lite mat och dryck och Kurt Holmström har lovat berätta om sin och hustrun Sinikkas resa med segelbåt från medelhavet hem till Finland.

VARMT VÄLKOMMEN!

