

SKEPPAREN

NAVIGATIONSSÄLLSKAPET I FINLAND R.F.

2022

Innehåll:

Navis nytt.....	3
Välkommen ombord igen!.....	5
”Segla för Livet”.....	7
Navis Besök på Sisu	10
En kort historik över Navigationssällskapet...	12
Peter Holmberg i ”Skepparen”	14
Navis 70-års kryssning till Stockholm.....	15

Navis styrelse 2022 är:

Carina Vaenerberg - Kommodor
Andreas Fagerström – Vice kommodor
Michael Rodas - Sekreterare
Maria Aaltonen - Kassör
Richard Vaenerberg – Båtkommitténs
sammankallare
Kristian Thulesius – Skepparens redaktör
Kristian Selén
Carl "Peppe" Schauman
Simon Finnilä



Kontakta och följ oss:

www.navigationssallskapet.fi/
navisfinland@outlook.com
www.facebook.com/navisfinland

Layout: Michael Rodas

Tryckeri: Picaset Oy

Navis nytt

KANSLIET OCH VERKSAMHETEN

Under tiden för coronan har det inte varit enbart jobbigt att arrangera kurser mm. i föreningen, utan stora delar av verksamheten har fått ställas in. Styrelsen kunde dock sammanträda i elektroniskt format, på Teams har det gått tämligen bra. Dessutom har vårt kansli på Storsvängen också varit stängt pga. stambyte i fastigheten och till följd av detta har kansliet varit ur bruk sedan våren 2021. Nu ser vi med spänning och nöje fram emot att få flytta in i delvis nyrenoverade utrymmen. Den största ändringen i kansliet är att toaletten och pentryt har fått sig ett ansiktslyft.

MEDLEMSREGISTRET OCH MEDLEMMARNA

Navis har under den pågående pandemin försökt att utveckla föreningens arbetsmetoder och verksamhet, samt att uppgradera sig. Detta för att vi skall kunna erbjuda en alltmer fungerande förening då det blir möjligt att igen ordna kurser och evenemang. Vårt medlemsregister har digitaliserats och flyttas över till Concilias system Membra, och fungerar helt och hållet som en molntjänst idag. Membra säkerställer att samtliga förordningar kring GDPR bestämmelserna följs. Den mest synliga ändringen för medlemmarna är att föreningen i framtiden kommer att skicka tex. fakturan för medlemsavgift direkt till medlemmarnas e-post, tillsammans med nyhetsbrev mm. Detta betyder att föreningen behöver få varje medlems e-postadress. Därför ber vi att samtliga medlemmar som inte har gjort detta skall anmäla sin e-postadress till föreningen. Kontrollera att e-postadressen är giltig. Navis kan på så sätt minska på sitt koldioxidavtryck och sköta större delen av korrespondensen till medlemmarna elektroniskt. För årsmötet 2021 hade styrelsen även lagt fram ett förslag att de personer som utsetts till ständiga medlemmar och inte har behövt betala årsavgift till föreningen, i framtiden skall komma att få en räkning på andelen årsavgift som föreningen betalar till Navigationsförbundet. Årsmötet godkände förslaget. Ständiga

medlemmar betalar alltså i framtiden ingen medlemsavgift till föreningen, men sin egen del av föreningens årsavgift till förbundet. Förbundets årsavgift är bunden till antalet medlemmar i föreningen. Vi hoppas att så snart som möjligt kunna återuppta verksamheten kring evenemang och kurser.

NAVIS STADGAR

Styrelsen lade under 2019 fram ett förslag om att förnya föreningens stadgar. Bl.a antalet styrelsemedlemmar gjordes flexibelt och kallelser till årsmötet kan nu även ske via e-post.

NAVIS E-POST OCH SOCIALA MEDIER

Navis e-postadress har ändrats under åren 2020–2021. Styrelsen behövde få ett e-postkonto som är möjligt att ansluta till dagens e-postapplikationer. Tyvärr uppfyllde den gamla adressen (navis@luukku.fi) inte detta krav. Den gamla adressen fungerade till slutet av år 2021. **Den nya adressen är: navisfinland@outlook.com** och fungerar och betjänar medlemmarna effektivare än tidigare. Adressen finns även på föreningens websida. Navis har även tagit i bruk sociala medier för att bättre kunna nå ut till sina medlemmar. Det är också tänkt att medlemmarna skall kunna kommunicera med varandra. Detta skedde genom att grunda en grupp för Navis på Facebook (www.facebook.com/navisfinland). I den här gruppen kan medlemmarna fritt dela erfarenheter, händelser och annat material som anknyter till föreningen. Vi använder också sidan för att annonsera om kurser och evenemang. Facebooksidan fungerar som kompletterande kanal till föreningens websida.

UTBILDNING

Under åren 2020 och 2021 har det utkommit en ny upplaga av läroboken för skärgårdsskepparkursen med färskare bilder och nya texter. Boken har också reviderats på grund av att sjötrafiklagen har ändrats. Den nya boken har utkommit på svenska 2020, och senaste revisionen gjordes för läsåret 2021–2022.



BÄSTA NAVIS MEDLEM

*För att hålla vårt medlemsregister up-to-date ber vi er alla att
skicka era adressuppgifter
INKLUSIVE E-POST till navisfinland@outlook.com*

Gör detta helst senast den 15 augusti 2022!

*Vi skickar en del av medlemsutskicken per e-post för att spara
på postningskostnaderna.*

Välkommen ombord igen!



Mycket har hänt sen sist. Styrelsen har förändrats, vilket satt sina spår i verksamheten, också för båten.

I min senaste artikel, fick jag tacka Bamse, Per-Erik Karlsson, för ventilen han skaffade fram för avgassystemet. Innan han avslutade sin förtjänstfulla karriär inom föreningen, lyckades han värva en annan från Brändö Seglare, Peppe Schauman, helt superkille. STORT TACK, Bamse!

Jag hade blivit lite ”trött”, på att ensam underhålla båten och samtidigt försöka utveckla henne, för att motsvara modernare och nutida krav. Mina arbetstider passade inte ihop med andras. Det blev helt enkelt för mycket av det goda vid sidan av huvudsysslan. Peppe kom med och det blev en rejäl spark i baken åt undertecknad (positivt).

I nutida sjötrafiklagen har hyresbåtsbesiktningarna fallit bort. Så den delen har vi förlorat. Men ombord försöker vi hålla henne i motsvarande skick, som när besiktningskraven ännu existerade. Likaledes, håller vi fast vid kompetenskravet hyresbåtsförare. Detta eftersom vi inte har möjlighet att bedriva verksamheten med båten utan att pengar rör sig.

Då det var dags för båtlyftet i oktober 2019, kunde jag konstatera olja i vattnet bakom båten. Oljan

kunde lätt spåras till avgasröret. Ingen fara, vi hade hela vintern på oss. Jag misstänkte, att ventiltätningarna hade torkat sönder (p.g.a. för lite användning) och därför läckte olja till motorns förbränningsutrymme och därifrån med avgaserna i sjön. Användningen av båten avbröts tills motorn var reparerad.

Navis är försedd med en gammaldags motor, en turboladdad Perkins från 80-talet. Motorn går även på full effekt på rätt så låga varv. På grund härav, slits motorn mera utifrån än inifrån. Den vill rosta bort hellre än slitas slut.

Då turbon var avlägsnad, kunde konstateras att vidare nedmontering var onödig. Turbon var så räddig, att oljan flödade ur den. Efter att den tvättats såg vi centrumaxeln, som glappade nästan 2,5 mm. Tillåtet är 0,15-0,25 mm. Glidlagret hade nästan helt slitits bort. Turbon var så sliten, att den inte mera gick att reparera. Ej heller fanns motsvarande turbo mera på marknaden. Ersättande turbo hittade jag efter långt sökande. Den var aningen större, men skulle enligt uppgift kunna modifieras så den passade till motorn. Den passade direkt på avgasserien men laddningssidans rör passade inte, så det blev metallarbete för att få in luft till motorn. Likaledes måste oljerören formas om och kortas av. Allt detta på grund av att turbon var större än den gamla. Enligt turbo-leverantören borde motorn nu ge ut en effekt på ca. 230 hk, vilket är nästan 50 hk mer än tidigare. Detta skulle dock ha förutsatt mera inmatning av bränsle. Den delen har jag dock lämnat bort för att inte öka slitaget på motorn. I metallarbetena hade jag stor hjälp av TOP-Boat Oy från Jollas i Helsingfors.

Sen införskaffades en autopilot till båten från Furuno Finland Oy i Esbo. Fick manöverpanelen monterad, varefter problemen hopade sig. Gammalt och brittiskt i båten. Alla mått i tum, medan nya delarna var i millimeter. Det blev liggande ett tag. Båten lyftes för hösten och fick vila i frid över vintern. När det blev dags för förberedelser inför sjösättningen, diskuterade jag med Peppe om el-systemet ombord och undrade

lite varför startmotorn jobbade så trögt och tröttsamt. Peppe ”den lille killen” var inte sen med att krypa ner i skrovet och åla sig fram längs kablagen i båten. Man hörde några gånger från maskinrummet ”Vad är det här?”. Efter en stund dök Peppe upp i maskinrumsluckan och konstaterade; ”Nu flyger det här elsystemet ut!” En vecka kvar till sjösättningen. Jag måste nog erkänna att jag tyckte att killen är knäpp. Men sagt och gjort, han grejade det, förnyade hela elsystemet och allt fungerade perfekt vid sjösättningen. Beklagligtvis var vi nu inne i covid-pandemin, så båten blev till hög grad snäcksamlare i NJK:s hamn på Björkholmen.

Småningom hittade Peppe, som för övrigt är skeppsbyggnadsingenjör, en kille som är en erfaren båtreparatör. Ari Orpana heter han och är en mångsysslare utan like. Byggde tunnlar åt västmetron då han kontaktades, men har egen arbetsbåt och håller på såväl till lands som till sjöss med sina maskiner av alla de slag. Han åtog sig projektet ”Autopiloten” med stor iver. Det gick ett par dagar innan han meddelade, att det här var svårt. Ingenting passar ihop, men det löser sig nog. Tid tar det dock. Tre veckor senare var vi ute och provkörde utrustningen och blev imponerade. Autopiloten var snabb och exakt. Det betyder i praktiken att våra körsträckor kommer att kortas av märkbart då alla onödiga girar faller bort. Manuellt orkar man bara inte vara så exakt, att båten hela tiden är i rätt kurs. Fantastiska grejer, må jag säga. Med autopiloten kom även en satellitkompass och en kopplingsbox, som vi kan ha nytta av i samband med övriga installationer via NMEA 2000 systemet.

Nästa steg var att förse båten med vindrutetorkare, vilka skaffades från Vetus Finland Oy, via Veneakselisto i Sibbo, och monterades just före båtlyftet hösten 2021. Vi fick dem att fungera, men dom ville inte stanna, så vi fick fortsätta på våren. Peppe monterade lite dioder och problemen var lösta. Nu har vi betydligt bättre förutsättningar att klara av att hålla utkik, som lagen och säkerheten kräver. Självfallet används även radarn som ett tillförlitligt hjälpmedel i denna viktiga uppgift.

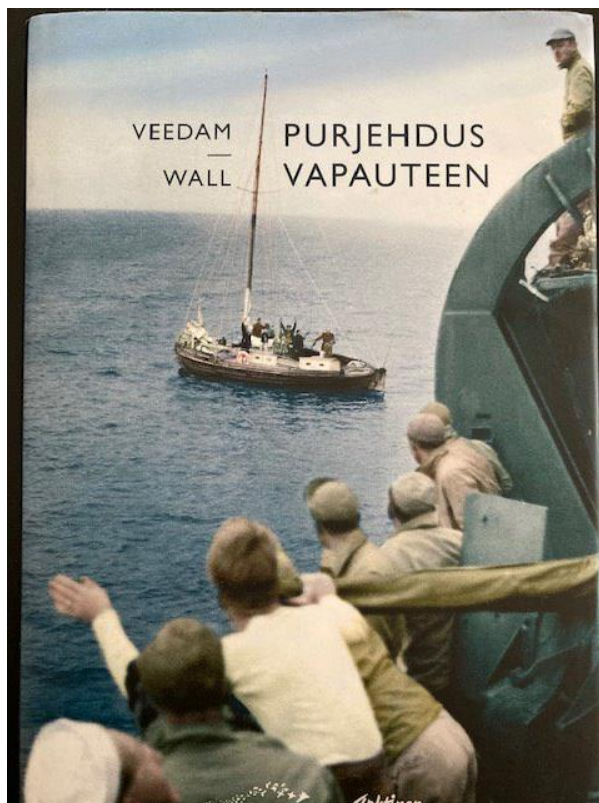
Thomas Björkman har i många år mycket förtjänstfullt skött om understödsansökningarna, vilka vi behövt till och med för att hålla båten ens flytande. Nu tog Peppe över även den saken. Resultatet blev att vi kunde införskaffa en kartplotter. Den monterades under maj månad. I samband med monteringen kommer vi igen att utnyttja Orpanas tjänster. Orpana klarar av att knyta ihop trådarna så vi får plottern att via satellit kompassen samarbeta med autopiloten, om så önskas. Radarn vi har ombord är så pass gammal, så den går åtminstone inte direkt att koppla ihop med övrig utrustning.

Tack vare den nya elektroniken kommer vi närmare dagens krav på utrustning i fritidsbåtar och den vägen kan vi beakta även den här aspekten i vår praktiska utbildning. Tycker personligen att utvecklingen ombord på föreningens skolbåt har varit positiv och ger betydligt bättre förutsättningar att fortsätta utbildningen enligt dagens behov och önskemål.



Slutligen vill jag ännu konstatera, att föreningen i dag har eldsjälar med i verksamheten. Var vänliga och hör av Er om ni har idéer. Förutsättningar till förverkligande är för tillfället STORA. Navis-båten finns till i första hand för medlemmarna.

”Segla för Livet”



S/Y Erma mötte räddningen i form av "John P. Gray" från US Navy.

På våren 1945 bildade några exil-ester i Stockholm ett bolag, för att skaffa en båt för att med den fly från Europa till friheten i USA.

Bakgrunden var den här:

Den tyska invasionen av Baltikum 1943 ledde till en första flyktingvåg över Finska viken av framförallt unga män, för att undgå värvning till tyska armén, man ville hellre strida under finsk flagg. När sen Sovjets ockupation inleddes kom ännu fler flyktingar, den här gången över Östersjön till framför allt Sverige. Man flydde i alla möjliga båtar och flytetyg, en del i hemmabyggda flottor och flykten var riskabel. Det beräknas att åtminstone åtta procent av flyktingarna dog under flyktförsöket. Längs Östersjöns stränder spolades kroppar av män, kvinnor och barn upp som förolyckats, drunknat eller frusit ihjäl; precis som i

Medelhavet idag. Men inalles 30 000 ester hade lyckats ta sig till Sverige och nu efter Hitlers nederlag så deklarerade Sovjet att man välkomnade alla i exil tillbaka till hemlandet. De hemvändande utlovades goda arbetsplatser, egna bostäder och trygghet i det befriade Baltikum. Ingen som återvände hade något att frukta! Esterna som flytt till Sverige trodde inte på lögnerna utan visste att verkligheten skulle bli något helt annat: deportation och fångläger i Sibirien. Inte en enda av flyktingarna nappade på erbjudandet - samtliga avböjde. Men Sovjet brydde sig föga om individens fria vilja och efter krigsslutet satte deras myndigheter press på Sverige för att få alla flyktingar utlämnade och därmed förpassade till sovjetisk fångenskap.

I boken "Purjehdus Vapauteen" berättas om en fantastisk flykt från Sverige via Norge, Skottland, Irland och Madeira till Cape Henry, Virginia, USA. Den utkom först på engelska: "Sailing to Freedom" och blev en storsäljare, mycket tack vare Reader's Digest. Den utkom på ett trettiotal olika språk, på svenska 1953 som "Segla för Livet". År 2017 överläts rättigheterna till det estniska folket i samband med Republiken Estlands 100-årsjubileum.

Författare var Voldemar Veedam (1912–1983), som studerat historia och filosofi vid universitetet i Dorpat, Tartu, men tvingades avbryta studierna och fly, först till Finland och sedan vidare till Sverige. Den andre huvudmannen bakom flykten var Harry Pahlberg.

Harry Pahlberg var av redarsläkt. Hans far hade vägrat överlämna rederiets fartyg till Sovjet utan hellre överlåt it till Förenta staterna dit han flytt. Resten av familjen Pahlberg fanns i Sverige och de visste att deras öde i Sovjet var beseglat. Harry Pahlberg var, som sin far, också sjökapten och var hjärnan bakom planen. Ursprungligen tänkte han sig att tolv personer skulle rymmas på den 36 fot långa kostern, hans egen familj; sex personer, och Arvid Küüns familj; fem personer, samt Voldemar Veedam, författaren.

Det politiska trycket från Sovjet ökade och den nya svenska regeringen visade undfallenhet och med ett ökat utvisningshot hängande över sig var Veedam och Pahlberg tvungna att skynda på denna mycket långa och farliga flykt. För att få ihop mer pengar utökades besättningen småningom till inalles sexton personer! Fyra små barn medräknat, som trängde ihop sig på den elva meter långa båten. Erma var en 37 fots koster, bred, tung och stadig. Den hade vanlig bermudarigg, stor och fock men ingen motor. Man lyckades få tag på en gammal tändkule-maskin och den och bränsletankar och vatten-dito installerades. Inredningen byggdes om för att få alla att rymmas, och efter en lång sommar av förberedelser, bunkring och letande efter allehanda nödvändig utrustning kom Erma till slut iväg. En mörk augustikväll puttrade man ut ur Stockholm under svensk flagg som för en stilla sensommarseglats.

Alla förberedelser var gjorda i största hemlighet för att inte väcka uppmärksamhet hos de sovjetiska NKVD- agenterna och de svenska myndigheterna. Diesel var svårt att få tag på och den man lyckats köpa var av dålig kvalitet.

För att undvika de ryska patrullbåtarna från Bornholm, som var under sovjetisk ockupation, beslöt man sig för att i stället ta Göta kanal till västkusten. Motorkrängel pga. oren diesel, gjorde att man var tvungen att släpa Erma större delen av kanalen, endast på Vättern och Vätern gick det att segla. Männen turades om att två och två dra den sju ton tunga kostern från kanalbrinken med en tross. Då och då sjöngs pråmdragarnas visa "Ei-uhnjem, ei- uhnjem" lät det på ryska!

Överallt väckte Erma nyfikenhet hos de lokala, så ock i Kungälv, där man skulle komplettera provianten sista gången före Nordsjön. Detta ledde dock till att svenska kustbevakningen fick nys om saken och det var med nöd och näppe Erma lyckades ta sig ut på öppet hav. Väl ute på Skagerack började kostern läcka i den hårda sjögången och man sökte nödhamn i Kragerö på norska sydkusten. På varvet där märktes det att Erma redan var femtio år gammal! Bordläggningen var av tjock ek men det fanns mycket att reparera. (På ett ställe fanns det ett myrbo!) Tack vare varvets frikostighet lyckades man göra tillräckliga reparationer på tre dagar. För att undvika risken att

komma in på franskt vatten (Frankrike hade ett utlämningsavtal med Sovjet och alla sovjetiska undersåtar tvingades dit vare sig de ville eller ej!) valde man att gå genom Caledoniska kanalen, via Loch Ness, ner genom Irländska sjön och därifrån söderut på Atlanten för att fånga passadvinden.

Överallt väcktes medkänsla för flyktingarna ombord på Erma, i Norge, i Skottland och i Irland. Överallt möttes de av sympatityttringar i form av mat, bränsle, kläder och gäst-vänlighet. Nio dagar efter att ha lämnat Irland siktades Madeira. Hos myndigheterna i Funchal blev Erma snålt behandlad. Man var ogint inställd till de svenska flyktingpassen och visste inte vad Estland överhuvudtaget var och de ombordvarande fick inte ens stiga iland!

Den fjärde dagen på Funchals redd, lyckades man till slut kontakta den danske konsuln som fick rätt att låta de fyra barnen stiga iland. Uppklädda i estniska folkdräkter hade Aimi, Inga, Ulla och Jutta en heldag i Funchal i konsul Andreassons sällskap. Efter åtta dagar för ankar, den 18 oktober, fick till slut kapten Pahlberg, sekonden Küün och journalisten Veedam rätt att stiga iland. Tvåhundra US- dollar hade telegraferats från redare Pahlberg i New York till konsulatet och med dem kunde man proviantera. En stor motgång dock, det fanns inte en droppe diesel att köpa på hela ön!

Det var sent på året, femtusen sjömil kvar att segla och bränslet på upphällningen. Ändå beslutade man sig för att fortsätta färden!

Väl nere i passadvinden gick det hela tiden stadigt framåt, även om man inte lyckades höja farten till mer än ca. fem knop med seglen i "psalmbok". En gång höll det på att gå riktigt illa när 25-åringen Paul Reinholm hoppade överbord för att rädda Ermas enda hink vars lina gått av. Räddningsoperationen lyckades tack vare gott sjömanskap och Pauls goda kondition men det var mycket nära ögat. Hinken gick dock förlorad! En trevligare upplevelse var när en stor Kaskelott-hanne hälsade på hos Erma. Valen var nyfiken och simmade alldeles nära en god stund och visade upp sig genom ett ståtligt hopp över ytan och tog till slut farväl med en vinkning med stjärtfenan!

Småningom började provianten tryta och ännu värre, dricksvattnet. Dagsransonen på en liter

kändes knapp och de korta häftiga regnskuror som då och då kom, var inte tillräckliga för att kunna spara regnvatten. Detta ledde också till mer ansträngda relationer ombord, småsaker blev större konflikter. Passadvinden blev mer och mer opålitlig och en bit in i november nådde man sargassohavet och kunde småningom ändra kursen till mera nordlig, mot Amerikas ostkust. Målet kändes inom räckhåll. Vädret ville dock annorlunda. En svår storm från nordväst förde Erma tillbaka österut och man fick ta till alla tänkbara åtgärder för att överhuvudtaget hållas flytande, Ermas bord-läggning hade börjat läcka och man pumpade nu nästan oavbrutet. Man tillverkade ett drivankare och använde till slut resten av den undermåliga dieseln från Sverige för att på klassiskt manér ”gjuta olja på vågorna”! Till slut befann man sig i början av december på knappa 100 M avstånd från USAs östkust men den starka Golfströmmen och motvinden hindrade dem från att nå målet. Vädret var kallt, maten, bränslet och dricksvattnet var slut och alla utmattade. Då kom räddningen till Erma i form av John P Gray, en amerikansk örlogsman vars radarmatros upptäckt ekot av den lilla kostern och insisterat för sin kapten att det måste undersökas. Amerikanerna skänkte diesel, färskvatten, proviant och kläder till Ermas besättning som därmed kunde ta sig in till

Cape Henry, Virginia dit man anlände den 15 december.

”Purjehdus Vapauteen” är en fantastisk bok med dramatik, humor, naturskildringar och ett äventyr av sällan skådat slag. Jag har aldrig läst något lika medryckande och rörande när det gäller sjöskildringar och Nautica och då har jag ända sen tonåren läst allt jag kommit över i den kategorin!

I förordet berättar Mart Laar, f.d. etnisk statsminister att Ermas bragd, som blev en världsnyhet, ledde till en veritabel flyktvåg över Atlanten. Enligt kanadensiska myndigheter lyckades under 1945-1950 1593 människor i småbåtar ta sig över till Nordamerika. Av dem var ca. 1300 ester. Alla dessa flyktingars beslutsamhet ledde till att Sovjetväldets grymhet uppmärksammades och till att de baltiska ländernas exil-regeringar upprätthöll sin ”de jure” status under årtionden av väntan på självständighet.

”Purjehdus Vapauteen” (Sailing to Freedom) av Voldemar Veedam & Carl B. Wall. Översättning till finska Jouko Vanhanen.

Fotografier: Käsmu Sjöfartsmuseum och Aarne Vaikis och Meelis Niinepuus samlingar samt Jüri Vendlas verk Unustatud merereisid, SE & JS 2010



Aimi, Inga, Ulla & Jutta ombord på S/Y Erma 1945.

Navis Besök på Sisu

Där hon ligger är hon 107 meter lång och 24 meter bred och befinner sig på norra sidan av Skatudden i Helsingfors. Det handlar om en av Finlands isbrytare, närmare bestämt Sisu, som var målet för Navis höstutflykt 2017. Förutom Finlands 100 år som självständig stat det året, firade också Navis jubileum; nämligen 70 år! Jubileumsåret till ära hade styrelsen ordnat med ett besök på en av isbrytarna, med tillhörande middag, och det råkade bli Sisu.



Novemberkvällen var mörk, kall och fuktigt och snålblåsten var ruggig då man närmade sig kajen där isbrytarna ligger förtöjda. Men spänningen och entusiasmen höll oss varma. På spårvagnen till Skatudden dök det redan upp några bekanta föreningsmedlemmar - lika entusiastiska över besöket. Från hållplatsen lyckades vi navigera rätt och hitta till hamnporten. En efter en dök folk upp och efter en stund kunde vi räkna över 30 personer som alla ville se isbrytaren.

En man i gul arbetsrock släppte in oss och presenterade sig som Jari Pietilä och vår guide för kvällen, på svenska. Isbrytarna ser man allt som oftast när man kör förbi längs Norra kajen, men nu när vi stod alldeles intill dem tedde de sig enorma. Under Jaris ledning klev vi ombord, in genom en smal dörr med hög tröskel. Vi hängde av oss och blev bjudna på middag.

Matsalen är tidstypiskt inredd i marin stil med inslag från 1970 talet. På menyn: Sisus egen makaronilåda med sallad och en bit kaka med kaffe

till efterrätt. Efter middagen började rundvandringen.

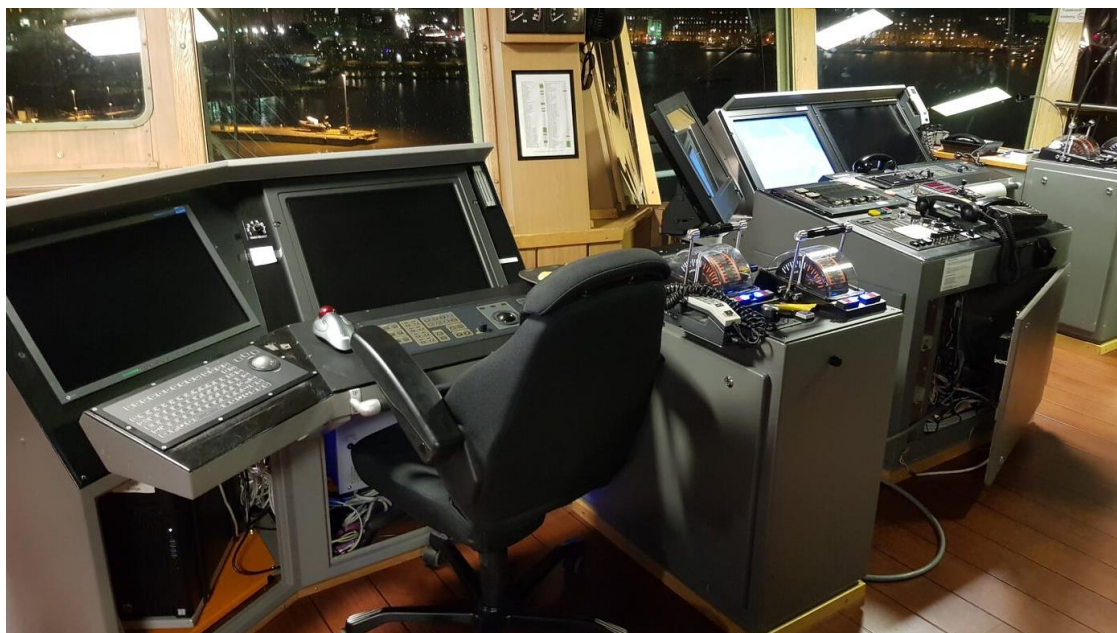
Först klev vi upp för en massa trappor ända till kommandobryggan. Utsikten är fin över Norra kajen och norra sidan av Skatudden. Det är sällan som man får betrakta staden från just den här vinkeln. Jari berättade om Sisus egenskaper, utrustning och hur den manövreras och om olika uppdrag den har haft. Från kommandobryggan sköts all manövrering av fartyget, kontakt till andra fartyg och deras bogsering mm. Längre ner i fartyget finns även ett maskinkontrollrum.

Sisu låg närmast kajen och var inte i beredskap att ge sig ut. Det var däremot Polaris som är den nyaste isbrytaren i den finska isbrytarflottan, och ligger därför längst ut. Emellan kommer Sisus systerfartyg, Urho, döpt efter Finlands president UKK och Jari berättade att den även har en egen hytt för presidenten. Sen fick man se sig omkring på kommandobryggan och provsitta styrmannens stol, bakom den traditionella ratten. Sen var det dags för nästa etapp.

Efter många lejdare neråt till ett par däck under entrédäcket, kom vi till maskinkontrollrummet. Det ligger mitt i fartyget och är späckat med mätare, brytare och skärmar som anger varvantal, effekt, temperaturer och mycket mera. Som på kommandobryggan syntes det tydligt att mycket är uppgraderat sedan fartyget byggdes. Vi förflyttade oss sedan till huvudmaskinrummet. Huvudmaskineriet består av fem stycken 12-cylindriga V-maskiner - sannerligen en imponerande syn, där de ligger prydligt i rader. Det går stora avgasrör upp till skorstenen. Dessa jättar driver i sin tur stora generatorer som alstrar ström för de elektriska motorerna som driver propellrarna via de stora axlarna och förser fartyget med energi. Både generatorer och motorer är i ursprungligt skick. Efter vandringen genom maskinrummet var det dags att kliva upp tillbaka till lobbyn där vi lämnat våra ytterkläder.

På vägen såg vi lite av manskapets möjligheter till tidsfördriv ombord. Det finns ett gym, ett bibliotek, en biograf och givetvis en bastu! Jari tackades för sin insats och efteråt besökte de intresserade en

vinbar i närheten och utbytte tankar och idéer om besöket och föreningens verksamhet över ett glas gott vin.



En kort historik över Navigationssällskapet

GRUNDANDET

Navigationssällskapet är de facto äldre än Navigationsförbundet, dess historia sträcker sig tillbaka till år 1947. Vid denna tid var det möjligt att för sjöfartsinspektören vid Sjöfartsväsendet avlägga en s.k. Östersjö-skepparexamen, som främst var riktad till yrkesfolk på sjön. 1947 kom idén om att ordna en kurs för denna examen som hölls under ledning av Stig Westerlund och Ragnar Jansson. Kursen visade sig vara populär, majoriteten av deltagarna var dock inte yrkesmän, utan nöjesseglare. Totalt sjutton östersjöskeppare utexaminerades från kursen som omfattade i stort sett de nutida kustskepparfordringarna.

Nu föddes också idén om att grunda en kamratförening för de som avlagt examen. Föreningen, som i detta skede hette Östersjö-skepparföreningen hade sitt konstituerande möte den 12 maj 1947. Verksamheten kom snabbt i gång med kurser, tävlingar mm. Också en lokalavdelning i Borgå grundades 1948.

NYTT NAMN OCH TIDIG VERKSAMHET

Då Östersjöskepparexamen 1949 överfördes från Sjöfartsinspektören till sjöfartsskola beslöt man inom föreningen införa tre examensnivåer: skärgårds- kust- och högsjöskeppare. Av dessa motsvarade kustskepparexamen den "gamla" östersjöskepparexamen. I samband med denna förändring ändrades föreningens namn till Navigationssällskapet i Finland rf.

Under de första tio åren bestod verksamheten förutom av kurser även av övningsseglatser, sällskapsresor med navigationsövningar till Köpenhamn (1953) och Antwerpen (1954) mm.

FÖRBUNDET KOMMER TILL

Navigationssällskapets medlemsantal hade vuxit stadigt och ett flertal under- och lokalavdelningar, såväl finsk- som svenskspråkiga, hade grundats under 1950-talet. Denna helhet med all sin kurs- och examensverksamhet blev alltmer arbetsdryg för Navigationssällskapet att upprätthålla. Därför

grundades år 1958 Finlands Navigationsförbund där också Navigationssällskapet var väl-representerat.

AKTIVITETER

Under de första decennierna var aktiviteten livlig med kurser och utbildningar som sällskapets kärnverksamhet. Utöver detta ordnade man skepparbaler, kräftskivor, tävlingar mm. Under de senaste decennierna har aktiviteten minskat en del från toppåren, men föreningen är fortfarande aktiv och livskraftig.

Under 1960-talet ordnades bland annat tävlingar i nattnavigation, klubbaftnar samt övnings- och diskussionstillfällen med föredrag.

1970-talet medförde till exempel kräftskivor, 25-årsjubileum och en barnfest.

Under 1980-talet minskade tävlingsverksamheten, samarbete med Navigationssällskapet i Stockholm inleddes och 40-årsjubileet firades med bland annat utställning på båtmässan och jubileumskryssning till Mariehamn.

Under 1990-talet och det nya millenniet har den "sociala" delen av verksamheten minskat något men föreningen gör fortfarande exkursioner, ofta i samarbete med andra navigationsföreningar, bl.a. Esbo Navigatörer, Sibbo Navigationssällskap och Borgå Navigationsklubb. Även dimissionsfesterna finns kvar.

Kursverksamheten är livlig. Förutom skepparkurserna kan nämnas kurs i VHF/DSC - radiotelefoni, radar- och GPS-kurser, CEVNI - kurser (kanaltrafik i Europa), samt praktiska båtförarkurser.

NAVIS-BÅTARNA

Redan tidigt ansågs det att föreningen behöver en skolbåt för att kunna ge praktisk utbildning.

1970 fick Navigationssällskapet köpa en fiskarbåt till ett förmånligt pris. Båten döptes till *Navis I* Samma år fick man även en större motorkryssare som donation. Denna fick Namnet *Navis II*.

Navis I ersattes några år senare med fiskebåten *Lotta*.

År 1978 beslöt man sälja de två arbetsdryga träbåtarna och samla in medel för en ny båt. 1979 togs en 14 m lång aluminiumbåt i bruk, *m/y Navis* som fortfarande används och ligger sedan 1984 vid NJK:s brygga på Björkholmen.

Mycket har ändrats under årens gång, men det mest centrala i föreningens verksamhet – utbildningen -

är fortfarande lika livskraftig som tidigare, och ser inte ut avta heller i framtiden.

Om du blev intresserad av att veta mer om Navigationssällskapets historia finns en längre historik att läsa på sällskapets nätsidor:

<https://www.navigationssallskapet.fi/historik/>



ETT STORT TACK TILL STIFTELSENA!

Underhållet av skolningsbåten Navis samt anskaffandet av utrustning kräver finansiering, i tillägg till det frivilliga arbete medlemmarna gör ombord. Vi vill rikta ett riktigt stort tack till följande stiftelser för understöden som möjliggör att vi kan upprätthålla verksamheten ombord på Navis:

*Stiftelsen Tre Smeder
Waldemar von Frenckells stiftelse
William Thurings stiftelse*

Peter Holmberg i ”Skepparen”

På vår hemsida har vi som Du kanske märkt en rubrik för SKEPPAREN. Där har vi sparat ett antal tidigare utgåvor av medlemstidningen och jag skulle vilja lyfta fram en person som betytt så mycket i vår förening och då inte minst i utgivningen av SKEPPAREN, nämligen Peter Holmberg

Peter var en man med stort intellekt och stort hjärta. Med roliga anekdoter att berätta och konstruktiva förslag och idéer spred han god stämning. Han var en gentleman av den gamla stammen.

Peter gjorde sin främsta yrkesgärning vid Helsingfors Universitet som professor vid medicinska fakulteten.

Han publicerade mer än 500 olika vetenskapliga artiklar och ett antal läroböcker. Hans ämnen var främst kärnfysik, medicinsk fysik och Peter var en uppskattad lärare och föreläsare, han ombads att stanna kvar efter pensioneringen och hade ända till sin död ett eget rum på Biomedicum i Mejlans.

I Navis kunde vi glädja oss åt Peters osinliga nyfikenhet och upptäckarglädje i de föredrag han höll vid olika tillställningar och i de många artiklarna han skrev till Skepparen.

Mångåriga styrelsemedlemmen Eric Sundman letade igenom gamla exemplar av tidningen och fann ett drygt tjugotal alster som behandlade allt från vetenskapshistoria, Gullivers resor, kartsamlingar till fantastiska skildringar av upptäcktsresande och skepps-historier.

Peter Holmberg tycktes känna till allt. Och det som han till äventyrs inte visste, undersökte han och forskade i. Hans artiklar var alltid intressanta och väl formulerade.

Förutom Skepparens redaktion så deltog Peter också i kommittéer och i sällskapets styrelse bl.a som vice kommodor.

Så ta en titt i arkivet, där finns många läsvärda artiklar av Peter Holmberg.

<https://www.navigationsallskapet.fi/skepparen/>

Navis 70-års kryssning till Stockholm

När Navigationssällskapet i Finland r.f. fyllde 70 år beslöts att ordna en Jubileumskryssning. Det var minsann inte den första:

Den första navigationsresan med passagerarfartyg företogs år 1953. Under perioden 1970-1996 företogs sammanlagt 18 resor. I 60-årshistoriken kan vi läsa följande:

”Speciellt lärorik blev kryssningen till Bornholm med m/s Finlandia den 18–25 maj 1978. Det var fråga om en charterkryssning och Navigations-sällskapet hade möjlighet att följa med. Förutom en angenäm kryssning var resan lärorik. Navigatörerna var indelade i små grupper med 2 timmars vakturer dygnet runt. På bryggan hade de tilldelats eget plottingbord och under vakterna gjordes talrika positionsbestämningar. Mycket intressant var det att få uppleva hundvakterna, det var tyst och stilla på bryggan medan hela fartyget sov.”

För att skaffa pengar till föreningen ordnade man basarer och fester. År 1978 hade man i samma syfte låtit tillverka T-skjortor och collegeblusar med texten ”Navis”. En mycket aktiv person, också då det gällde denna verksamhet, var Ghita Holmström. Till sin hjälp med försäljningen hade hon bl.a. Marina Enoksson, som nyss blivit kusteckpare. Navisblusarna såldes sedan på ovannämnda kryssning med m/s Finlandia. I kryssningen deltog även högsjöskeppare Kai Ahola, som blivit medlem år 1972, alltså 6 år tidigare. Marina fick på resan en mycket aktiv och intresserad (!) kund i Kai. Intresset för Navisblusarna var så stort att Kai och Marina gifte sig med varandra den 13 januari 1979.

I juni 1982 grundade Kai och Marina företaget Oy Navekon Ab. Navekon övertog försäljningen av Navismedlemmarna med kompetensvimpel, blusmärken, medlems- och civilmärken. Bolaget som alltså är 40 år i år har i sitt sortiment även bl.a. navigationstillbehör, såsom passare och linjaler, samt sjökort. Bolaget utför även ekonomiska

uppdrag och har skött om Navigationssällskapets bokföring i ett flertal år. Navekon = NAVigation + EKONomi.

Våren 2017 annonserade alltså Navigations-sällskapet en kryssning till Stockholm 28-30.9.2017 för att fira föreningens 70-årsjubileum. I denna jubileumskryssning deltog allt som allt 2 skeppare, nämligen kusteckparen Marina Ahola och högsjöskepparen Kai Ahola. Resan skedde med Viking Line M/S Mariella. Väl framme i Stockholm vandrade deltagarna till och omkring i Gamla stan och besökte därvid Fartygsmagasinet i Stockholm AB, adress Österlånggatan 19. Det är en specialaffär för inredning och nautika. Man kan bekanta sig med det digra utbudet på adressen seaborne-fartygsmagasinet.com.



Affärsinnehavaren tog mycket vänligt emot jubileumskryssningsresenärerna från Navigations-sällskapet i Finland. På hemvägen åt man en god gemensam jubileumsmiddag och skålade för 70-åriga Navis! Jubileumskryssningen med M/S Mariella hade varit verkligt lycka.

KOMMANDE PROGRAM OCH KURSER

Under höstterminen 2022 ordnar Navis två skärgårdsskepparkurser på Arbis, och på vårterminen 2023 både en skärgårds- och en kustskepparkurs. Se Arbis nätsidor för mera information:

<https://www.hel.fi/arb/sv/kurser-anmalningar/>

Gör gärna reklam för kurserna för alla vänner och bekanta!

På Navis nätsidor lägger vi in information om övriga kurser som blir aktuella under året.

Navis 75-års jubileumsfest och diplom-utdelning

Vi har preliminära planer på att ordna en jubileumsfest med anledning av Navis 75-årsjubileum. Boka gärna det preliminära datumet **fredagen den 30 september 2022!** Följ med våra nätsidor för mera information efter sommaren.



Venepalvelu Orpana

***Kaikki asennukset, korjaukset, uponneiden veneiden nostot,
sekä saaristokuljetukset ja hinaukset***

Venepalvelu Orpana Oy

Puh. 0400-677262

Ari@tyomaapalveluorpana.fi