

2015



SKEPPAREN



KOMMODERENS SPALT

Som omslagsbild till årets upplaga av Skepparen ses ett fotografi föreställande expedition- och skolningsfartyget Orion taget av Navismedlemmen Peter Stenius under en resa till Spetsbergen i september 2014. När jag träffade Peter hade han nyligen kommit hem och var entusiastisk till den spännande resan. Den genomfördes helt enligt planerna och Peters bilder berättar om en ännu relativt orörd vildmark med fantastisk natur och ett rikt djurliv. Om Du vill se fler av Peters fina bilder och även i färg så gå in på vår hemsida navigationssallskapet.fi, där finns det mer.

I slutet på november reste ett gäng av oss till Kotka för att besöka sjöfartscentret Vellamo. Vi var alla mycket nöjda med besöket och själv beslöt jag mig för ett återbesök någon gång på sommaren eftersom en del av utställningen har stängt vintertid.

Vi beslöt oss också för att försöka ordna en gemensam resa till Mariehamn inkommande höst. Det var länge sen jag besökte Pommern och sjöfartsmuséet i öriket och när det nyss har moderniserats är det säkert väl värt ett nytt besök. Kolla årsprogrammet i slutet av Skepparen och gör gärna en intresseanmälan så att vi kan preliminärboka färja och hotell. Det vore roligt om vi kunde få ihop ett sällskap. Den 11–13 september hade vi tänkt resa.

I styrelsen har vi funderat på hur vi kunde underlätta informationen till medlemmarna och det skulle vara en stor fördel för hela föreningen om vi hade tillgång till epost- adresserna till så många medlemmar som möjligt. Därför ber vi Dig, bästa medlem att skicka oss Din epost- adress till navis@luukku.com och meddela gärna huruvida Du vill ha all info från oss den vägen eller om Du vill ha allt utom Skepparen i elektroniskt form. Förutom snabbare information så kan vi även spara lite på miljön, det vinner vi alla på.

Peter Holmberg berättar i sin artikel om en historiskt intressant mätning av en meridian som genomfördes i Ryssland på 1800- talet. Den sträckte sig från södra delen av imperiet ända upp till vårt storfurstendöme. En del av mätarbetet fortsatte ända uppe på Spetsbergen! Det är en fascinerande berättelse om ett omfattande geografiskt forskningsprojekt.

I skrivande stund så är båtarna i Volvo Ocean Race, jordenrunt- kappseglingen som startade i Spanien i början av oktober 2014, klara med sin andra etapp. De har passerat ekvatorn två gånger på väg från Alicante till Kapstaden och därifrån till Abu Dhabi, varifrån följande etapp startar i början på det här året. Det är första gången som tävlingen genomförs med identiskt lika båtar, så kallade entypsbåtar och kampen har därför varit otroligt jämn. Tidskillnaden mellan första och andra båt i mål efter 25 dygns segling på den första etappen var bara tolv minuter! Brist på sömn och ett mänskligt misstag gjorde att en av båtarna förliste mot en atoll nordost om Mauritius! Målgången i Göteborg beräknas ske vid midsommartid. Den som är intresserad kan följa med på nätet eller via en gratis applikation till smart telefon ”Life at the extreme”.

Richard Vaenerberg berättar om det senaste som har hänt med vår båt ”NAVIS”. Det kommer hela tiden nya krav på säkerheten för farkoster i yrkestrafik från myndigheterna och dem måste vi som förening givetvis uppfylla. Richards inställning till sin uppgift som sammankallare i båtkommittén är beundransvärd och han gör ett gediget arbete för att hålla ”NAVIS” i sjövärdigt skick. Många andra deltar också i arbetet med henne, som besättning eller kursdragare. Om Du är intresserad av att delta så hör av Dig.

Stefan Lundberg som genomförde en mycket omtalad båtresor från Helsingfors till Rapallo i Italien senaste sommar kommer att berätta om färden och upplevelser som han och hans resekamrater gjorde. Stefan visar bilder och berättar om odysseen i ”Daphnes kölvatten” i samband med årsmötet på Handelsgillet fredagen den 20 mars, välkommen dit. Kolla gärna vår hemsida och vår plats på Facebook. Med önskan om en god säsong hälsar:

Kristian Thulesius

Peter Stenius på Spetsbergen

Denna isbjörnshona hade ungen i släptåg och de kom som närmast 100 meter ifrån oss, vår vakt var ännu närmare!



Med Origo af Göteborg gjorde Navismedlemmen Peter Stenius en foto- expedition till Spetsbergen i september 2014.

Resan gick med flyg till Longyearbyen via Oslo och expeditionen varade tio dagar.

Efter en natt på hotell i land gav man sig iväg. Förflyttningar skedde huvudsakligen nattetid och på dagarna gjordes strandhugg och utflykter med gum-mibåtar. Färden gick runt den norra delen av Spets-bergen ända ner söder om Noraustlandet. Man fick se isbjörn, storsäl, grönlandssäl, vildren, valross och vikval. Till och med den mycket sällsynta fjällräven syntes till men var på för stort avstånd för att göra sig väl på foto.



September är en lämplig månad för en fotoexpedition till denna ögrupp.

Origo byggdes ursprungligen som lots- och fyr-vaktarfartyg på Finnboda varv i Stockholm år 1955. Hon byggdes för högsta isklass och tjänstgjorde vid svenska Sjöfartsverket fram till 1983.

Sen blev hon skolfartyg för yrkessjömän vilket fortfarande är hennes huvudsakliga syssla vintertid. 1991 genomfördes en försiktig renovering till kryssningsfartyg och Origo kan idag ta som mest 24 pas-sagerare. Hennes specialitet är kryssningar i arktiska farvatten som just Svalbard men också Skottland och de norska fjordarna är populära resmål.

Hennes mått är: 40x8,8x3,5(m); depl.368 ton; marschfart 10,5 knop.

En attraktion som det bjöds på var vinterbad på en latitud av 80° 02,2' N och sen ett värmande dopp i varmbadstunnan på däck.

Torsk pilkades utanför Nordvestøyane. Dock till-lät inte Syslomannen, den högste ansvarige tjänste-mannen för ögruppen, en landstigning på Danskøya, där ingenjör Andrée startade sin ballongflygning. Den ryska gruvorten Barentsburg besöktes. Där finns bl.a. världens nordligaste bryggeri!

Den tio dagar långa expeditionen avslutades med kaptensmiddag i Longyearbyen. Där deltog alla tolv fotografer samt besättningen på sex personer.

(Förflerbilder, och i färgsenavigationssallskapet.fi)



Praktfull storsäl med frost i morrhåren.



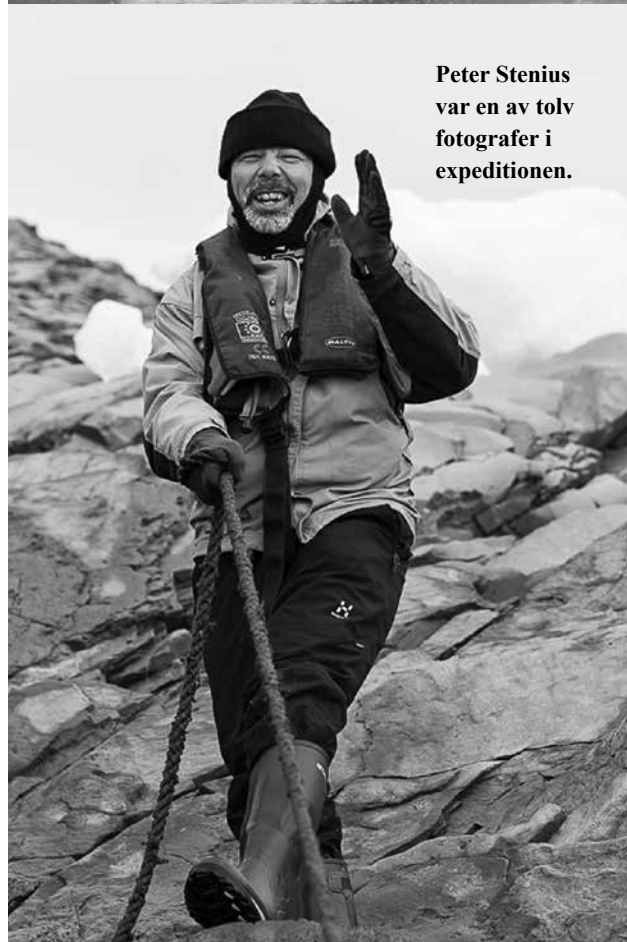
Glaciärerna ”kalvade” medan vi var där och säkerhetsavståndet var 400 meter för att inte svallvågorna skulle bli farliga.



Exkursionerna gjordes med dessa gummibåtar som sjösattes från moderfartyget. På så vis kunde vi komma mycket nära. I förgrunden en storsäl vid Poolepynten.



Vi var på ungefär fem meters avstånd från en fullvuxen isbjörn som vilade sig på drivisen alldeles intill fartyget.



Peter Stenius var en av tolv fotografer i expeditionen.



NAVIS BESÖKER KOTKA

Som en jättelik avfyrningsramp för gamla flygplan eller en gigantisk kil ligger det nya nationella sjöhistoriska muséet nere vid kajen i den gamla centralhamnen i det nordöstra hörnet av Kotka innerstad.

Med bara några få år på nacken är det ett av våra nyaste och också vackraste muséer.

Vi kom till Maritimcentret Vellamo en mulen november lördag, ett tjog besökare från Navis.

Fasaden har en ”fjällig” yta uppbyggd av hundratals små glasrutor med gamla fotografier, nästan som gamla fotoglasplåtar. De är dessutom vackert belysta inifrån.

Innanför entrédörren går en vacker trappa i ek upp till informationsdisken och hallen. Hela interiören är i trä och skiljer sig från utsidan som är i stål, glas och plåt.

Byggnaden i sig är imponerande. Det är det vinnande förslaget ”Hyöky” av Ilmari Lahdelma i en arkitekttävling 2005, endast ett år efter den förödande tsunamin i Thailand och Indonesien annandag jul 2004.

”Utgångspunkten för byggnadens form var föreställningen om havets rörelse och där fasadens utseende baserade sig på föreställningen om den glittrande havsytan” för att citera arkitekten Lahdelma.

En intressant del i byggnaden är takestraden som man kommer upp till genom att gå upp längs det kil-

formade taket. Utsikten uppifrån vågtoppen lär ska vara strålande, men tyvärr var taket stängt på grund av den sena årstiden.

Vår guide Teemu Tast var mycket kompetent och gjorde en en timme lång översiktlig presentation av huset. Hela huset är ju ett maritimt centrum och har förutom sjöfartsmuséet också ett länsmuseum för Kymmenedalen samt Sjöbevakningsmuséet och utrymme för konferenser m.m. (Har man tid så finns också ett stort akvarium med alla våra inhemska fiskarter på kort promenadavstånd från Vellamo.)

Det första man kommer in i är den stora centrala hallen. Hallen är mycket stor, det är högt i tak och jag får en känsla av varm rymd skapat av det mjukt böljande takets träribbor och väggarnas panel. Man träder in i hallen uppe på en gångramp i andra våningen och får en fin vy över de utställda båtarna nere på hallens golv fem- sex meter nedanför.

Själva utställningsalarna ligger runtom centralhallen.

Guiden Teemu Tast, som i normala fall arbetar för Etelä-Suomen Merikalastajain Liitto, var verkligen kunnig och valde ut vissa ”russin i kakan” ur det mångfaldiga utbudet och berättade initierat om dem på en vacker verserad svenska.

Efter denna första rundvandring stärkte vi oss med lunchbuffén i restaurangen.

Sedan var det bara att försöka välja och vraka bland rummen och montrarna.

På tal om vrak så pågick en specialutställning om vrak och fynden som gjorts i dem i vårt bräckvattenhav. Det var fantastiskt att se hur väl bevarade en del fynd var. Till exempel kinesiskt porslin som hade varit på väg till hovet i St. Petersburg som man när som helst gärna hade ätit ifrån!

Vissa av Teemus berättelser fastnade jag särskilt för: isfisket och säljakten och byteshandeln med Estland t.ex.



De gamla votivskeppen från kyrkorna, Hogland-utställningen, hytterna från de gamla passagerarångarna som trafikerat på östersjön och sjöbevakningens svä- vare är andra saker som fastnade i min- net för att nu nämna några.

En annan höjd- punkt var att gå runt och beundra

och känna på de utställda farkosterna i centralhallen. Den enda man inte kunde nå var den högst uppe i taket hängande långa och mycket smala tävlingsrodd- båten. Det är det australiensiska OS -lagets åttaman- nabåt som deltog i spelen i Helsingfors 1952. Den fraktades hit ända från antipoden men "the aussies" hade inte råd att betala returtransporten och den ham- nade först i idrottsmuséet i Helsingfors och nu har den långa slanka skönheten fått en passande pensionärs- tillvaro på Vellamo.

Det största flytetyget i hallen är VMV 11, en i sjöbevakningens flotta av patrullfartyg som var i drift från trettioalet ända fram till 1970. Det är, precis som roddbåten uppe under taket, också ett långt vackert träskrov som var både snabbt och sjövärdigt. Andra farkoster är Tove Janssons öppna snurrebåt "Victoria", byggd i mahogny, med vilken hon färdades ut till Klovharun; en liten s.k. "Mini- tolva", som möjliggör kappsegling för rullstolsburna; en skärgårdskrys- sare; Thomas Johanssons & Jyrki Järvis guldmedalj -49 er från OS



2000 i Sydney samt flera äldre och yngre motorbåtar och bruksbåtar, de flesta i trä. Dessutom finns ett par gamla vackra amfibieplan som har använts av sjöbe- vakningen, de hänger också uppe under taket.

En viktig del av muséets utställning kunde vi dock inte besöka nämligen museifartygen som förstås lig- ger utomhus vid kaj. Det största av dem är isbrytaren "Tarmo", byggd i England 1907.

Fyrbåten "Kemi" från 1901, byggd i Björneborg och Lotskuttern "Pitkäpaasi" från 1898 hör till de äldsta i samlingen och "RV125" samt "PV210" är exempel på moderna kustbevakningsbåtar. "Pitkä- paasi" är fortfarande i seglande skick och man kan höra sig för om möjlighet att få segla med denna dura- bla Colin Archer -konstruktion. Som det var sent på hösten så hade denna del av muséet stängt.

Det är alldeles klart att precis som med det mesta i vårt nordliga land är allting bättre på sommaren, till och med detta utmärkta museum. Så Sjöfartscentret Vellamo tänker åtminstone jag återknyta bekantska- pen med nästa sommar.

Kristian Thulesius



Meridianbågar och geodesi på 1800-talet

Våra förfäder har redan under många generationer grubblat över universums och livets gåtor, samma gåtor som vi i vår moderna tid grubblar över. Vad ligger bakom horisonten och vad finns bortom vetandets gräns? Hur har människans världsbild förändrats under tidernas gång? I början var människan ett jägarfolk. Detta kan vi se i grottmålningar och hällristningar, som berättar om djurliv och jaktlycka. Där finns också bilder som man inte kunnat tolka, men som antas ge uttryck för ”religiösa” föreställningar.

Då detta jägarfolk började odla mark blev det samtidigt fast bosatta. De tidigare små grupperna av jägare drogs nu till varandra och större samhällen uppstod. Det fanns tid att göra observationer och man följde med solens, månens, de vandrande stjärnornas (planeternas) och fixstjärnornas gång. Man fick en tideräkning, ett skriftspråk uppstod, etc. En civilisation växte fram.

Tidiga mätningar

Jordens storlek och form har i alla tider intresserat människan. Är Jorden en platt skiva eller ett klot? Tidigt bestämde man sig för det senare. Eratostenes var den första, som beräknade Jordens omkrets, och därmed dess radie. Hans resultat var förbluffande överensstämmande med dagens värde. Också frågan om vårt solsystems dimensioner var tidigt intressant. Då Venus 1761 och 1769 passerade solskivan (Jorden, Venus och Solen befann sig då i samma plan) observerades detta fenomen på många orter och expeditioner sändes ut till fjärran platser. Också Finland deltog i detta arbete då Anders Planman reste till Kajana och gjorde observationer där. Planman var vid denna tid professor i fysik vid Åbo Akademi och företaget bekostades av Kungliga Vetenskaps-Akademien i Stockholm. Som ett resultat av alla dessa mätningar kunde man fastställa Solens parallax till $8,2''$. Nu hade man fått en känd sträcka i vårt solsystem och med hjälp av Keplers lagar kunde de övriga planeternas avstånd till Solen beräknas.

Isaac Newton publicerade 1687 sitt stora arbete Principia. Enligt denna mekanik strävar centripu-

galkraften att föra varje masselement längre bort från rotationsaxeln. Alltså skulle Jorden vara uttänjd vid ekvatorn och tillplattad vid polerna. En följd av detta var att en meridiangrad har olika längd på jordytan. I Frankrike började man då utföra mätningar som skulle kontrollera detta påstående. Det var far och son Cassini, två kända astronomer, som utförde triangelmätningar från Dunkerque till Pyrenéerna. Mätningarna slutfördes 1718 och bågens längd var $9^{\circ} 04' 37''$, ungefär 1/10-del av Jordens meridiankvadrant. Då man granskade resultatet visade det sig att 1° uppmätt i den södra ändan av meridianbågen var något längre än 1° vid den norra ändan av bågen.

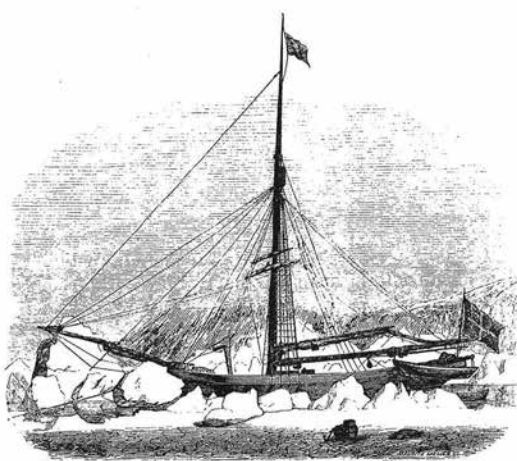
Detta stred mot vad Newton förutsagt. I Frankrike beslöt man därför att göra mera omfattande mätningar. En expedition under ledning av Maupertius sändes 1736 till Torneå älvdal. Där gjorde man triangelmätningar från Torneå till Kittis och man fann att 1° motsvarade 111,094 km.

En annan expedition under ledning av Bouguer hade redan 1735 sänts ut till Sydamerika. Där gjordes mätningar i Peru i Andernas bergsmassiv. Den uppmätta bågen var $3^{\circ} 07' 04''$ och en grad motsvarade 109,92 km. Expeditionen återkom efter nio år med detta resultat, som visade att Newton haft rätt. Man hade nu en grov uppfattning om jordklotets storlek och form, men man ville ha en exaktare beskrivning av hur 1° -bågens längd varierade med latitud. Därför började man mäta meridianbågar i flera länder, bl.a. i Österrike-Ungern, Italien, Frankrike, Indien och Nordamerika och vid Goda Hoppsudden.

Struves meridianbåge

Ett jätteprojekt uppstod då Wilhelm Struve föreslog att man i det kejserliga Ryssland skulle mäta en möjligast lång meridianbåge, som gick genom Dorpat.

Wilhelm Struve (1793–1864) föddes i Altona, Holstein. Familjen flyttade till Dorpat och Struve började 1808 studera vid Kejserliga universitetet i Dorpat, där astronomi blev hans huvudämne. Struves forskning omfattade dubbelstjärnor och geodesi. Hans arbeten väckte internationell uppmärksamhet



Under 1861 års expedition till Spetsbergen hade man två fartyg till sin disposition. Det var inte stora fartyg. Till vänster ligger slupen Magdalena i ishamn, och till höger brigantinen Aeolus bunden av Spetsbergens isar.

och 1820 blev han professor och direktor för observatoriet i Dorpat. På denna post stannade han till 1839 då han fick motsvarande befattning vid Pulkovo observatoriet utanför St. Petersburg. År 1843 blev han formellt rysk undersåte och 1862 lämnade han tjänsten vid Pulkovo då hälsan svek.

Inom geodesin blev Wilhelm Struve känd för planering och uppmätning av det som senare skulle benämnas Struves meridianbåge, uppmätt enligt den klassiska metoden med triangelmätningar. Det var ett jätteprojekt som fortgick åren 1816–1855. Bågens längd var 2822 km (28° 20') och den följde i stort meridianen 25° E. Den gick från Ismail vid Donaus utlopp i Svarta havet till Fuglenes nära Hammerfest på Norges Ishavskust. Denna båge bestod av 265 huvudpunkter och en kedja av 285 trianglar. En viktig punkt var observatoriet i Dorpat.

land, upptaget i detta världsarv, uppvisar lika många bevarade punkter. Det är intressant att notera att ursprungligen gick denna meridianbåge genom Ryssland, med korta sträckor i norr i Sverige och Norge. Idag går denna båge genom tio länder.

Adolf Erik Nordenskiöld

Under början av 1800-talet framförde engelska marinofficeren E. Sabine tanken att man skulle göra gradmätningar på Spetsbergen (Svalbard). Själv hade han ägnat sig åt pendelmätningar. Den båge man kunde uppmäta på Spetsbergen var inte särskilt lång, men den låg längre norrut än någon av de tidigare uppmätta bågarna. Den skulle därför ge ett värdefullt bidrag då sammanställningar av de olika bågarna gjordes.

Alla mätpunkter utmärktes noga i terrängen, men alla har inte kunnat återfinnas idag. Vid 34 av punkterna finns nu en pelare eller ett järnkors med plakett, eller ett stenröse. Dessa 34 observationspunkter upptogs 2005 på UNESCO's världsarvslista. Sex av punkterna befinner sig i Finland. Inget annat



STRUVEN MITTAUSKETJU

Struven ketjun liittäminen Maailmanperintöluetteloon perustuu Unescon Yleissopimukseen maailman kulttuuri- ja luonnonperinnön suojelemisesta.

Maailmanperintökohteena ketju pisteineen edustaa inhimillisen luovuuden mestariteosta, joka on suojeltu ihmiskunnan yhteisenä maailmanperintönä.

Mustaltamereltä Pohjoiselle jäämerelle ulottuvan ketjun mittaukset tehtiin vuosina 1816 – 1855 ja niillä määritettiin maapallon kokoa ja muotoa. Tämä mittauspiste on rakennettu ja mittaukset on täällä suoritettu vuonna 1833.

STRUVES MERIDIANBÅGE

På Svartviran i Pyttis kommun (60° 16' 35" N, 26° 36' 12" E) finns en signalplats bevarad. Den vänstra bilden visar hälet i berghällen och högra bilden återger minnesplattan. (Foto: Carola Lindblad).

I Sverige visade man stort intresse för ett dylikt projekt och till stor del är detta Adolf Erik Nordenskiölds förtjänst. Under flera decennier arbetade han ihärdigt med att planera och förbereda denna gradmätning, som sedan i slutet av 1800-talet kunde genomföras.

Adolf Erik Nordenskiöld (1832–1901) föddes i Helsingfors, växte upp på släktgården Frugård i Mäntsälä och gick i skola i Borgå. Han studerade vid universitetet i Helsingfors där huvudämnet var geologi och mineralogi. Hans far, Nils Gustaf Nordenskiöld, var bergsintendent i Finland och tidigt fick den unga Adolf Erik följa med på sin fars resor och under dessa fick han lära sig fältarbetets grunder.

Det föreföll som om Adolf Erik Nordenskiöld hade en fin karriär vid universitetet i Helsingfors som väntade. Men ödet ville annorlunda. Vid en studentfest höll han tal och hänvisade till en förlorad gången tid då Sverige och Finland var ett land. Detta kom naturligtvis till generalguvernör Bergs kännedom. Adolf Erik Nordenskiöld blev kallad till audiens, men då han inte var beredd att ändra något i sitt tal blev han utvisad från landet. Han reste då till Sverige, där han blev utnämnd till en fin tjänst vid Riksmuséet (professor). Det blev följaktligen i Sverige han skulle utföra sina bedrifter. Under hela sitt liv kände Nordenskiöld starkt för Finland och under många expeditioner ingick medarbetare från Finland i den vetenskapliga staben. Efter Nordenskiölds död blev det möjligt att inköpa hans enorma bibliotek och kartsamling till Helsingfors universitetsbibliotek. Idag har samlingen status som UNESCO:s världsarv.

Gradmätning på Spetsbergen

Adolf Erik Nordenskiöld deltog i sammanlagt tio expeditioner till arktiska farvatten. De två första skedde under Otto Torells ledning, medan Nordenskiöld själv ledde de åtta övriga. Av dessa färder gick två till Grönland, fem till Spetsbergen och tre till Sibiriens norra kust, av vilka en var *Vegas* färd kring Europa och Asien. *Vega* var det första fartyg som gick genom nordostpassagen.

Under alla expeditioner gjordes astronomiska ortsbestämningar. Dessa var viktiga då man gjorde upp noggranna kartor. Dessutom gjorde man pendelmätningar, som var av betydelse då man bestämde Jordens form. Också geomagnetiska mätningar och norrskenobservationer stod på programmet. Flora och fauna utforskades hela tiden och hade sina egna forskare, bland dem Anders Johan Malmgren från Finland, som deltog i tre arktiska färder.

Under de fem färderna till Spetsbergen gjordes förberedelser för en kommande gradmätning. Under expeditionen 1861 till Spetsbergen följde Karl Chydenius med och till hans uppgifter hörde bland annat att sondera lämpliga punkter i terrängen. Vid dessa observationspunkter skulle de egentliga ”signalerna” resas. Från dessa skulle man ha fri sikt över långa avstånd till andra signaler så att ett triangelnätverk uppstod. Avstånden kunde uppgå till 50–100 km. I den kyliga, klara luften kunde observatörerna se läger och arbetskamrater ännu på 50 km avstånd. För att en ”signal” skulle vara lämplig placerades den ofta på en fjälltopp, men samtidigt blev den svårtillgänglig. Det var därför ett tungt och krävande arbete som utfördes av Chydenius och medarbetare.

Under denna första färd kom man bara en bit på väg. Arbetet skulle fortsättas under nästa expedition 1864. Strax innan färden skulle inledas insjuknade Karl Chydenius och avled. Det blev då Nils Dunér från Sverige som övertog ansvaret för detta arbete. Slutligen hade man arbetat sig upp från Spetsbergens sydspets till Sjuöarna i norr. Att genomföra den egentliga gradmätningen visade sig emellertid bli en kostsam historia och Sverige ansåg sig inte ensam kunna stå för alla kostnader.

Man fann då en bundsförvant i Ryssland och åren 1898–1902 genomfördes hela gradmätningen. Den uppmätta bågen var 4° 10' eller 475 km. Uppmätningen av bassträckorna (2 st på Spetsbergen) var viktig då man genom dessa införde ett längdmått i gradmätningen. Den ena bassträckan var 10 km lång och då den uppmättes i vardera riktningen var skillnaden 19 mm, dvs. ett fel på knappa 2 ppm.

Anders Donner, professor i astronomi vid universitetet i Helsingfors, skrev en intressant artikel i *Valvoja* 1903, som berättade om detta stora företag. Han inleder med en beskrivning av naturen på Spetsbergen. Detta avsnitt är färgrikt, såsom det ofta var vid denna tid, då man inte hade tillgång till fotografering. Allting måste uttryckas med ord. Den språkinsresserade kan i denna text se hur det finska språket utvecklats och förändrats under hundra år. Efter denna inledning berättar Donner om planering och sondering och all möda fältarbetet innebar. Slutligen redogörs för de egentliga mätningarna. Donners sammanfattning är en vacker beskrivning av hur ett jätteprojekt kunde genomföras under senare hälften av 1800-talet.

Peter Holmberg

Bästa skeppare!

Beställ dina sjökort med 10% rabatt på rmp! Också svenska och estniska kort.

Nya upplagor av sjökortsserie B (Helsingfors – Pargas) och sjökortsserie C (Åland) planeras utkomma före juni månads slut.

Sjökort bör beställas senast den 4 maj 2015 och kan avhämtas på Storsvängen 10 måndag 18.5. eller måndag 25.5., båda dagarna kl. 15–18. (Eller enligt överenskommelse).

Vi håller öppet ovannämnda dagar och tider och bjuder på kaffe! Välkommen!

Öppethållningsdagarna ger vi **15% rabatt** på **skepparmössorna!**

Då kan du även skaffa en ny **kompetensvimpel** och kokarder, stjärnor, blus-, medlems- och civilmärken.

Signalflaggor av hög kvalitet (vävt tyg): storlek 20x24 cm för 235,-, storlek 30x36 cm för 290,-. (Bör beställas på förhand).

Övriga produkter: Transportör, enhandspassare, parallellinjal, brandfilt, termosmuggar...

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

www.navekon.com

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

Välkommen ombord!

Skolningsfartyget Navis har, under de närmast gångna åren, genomgått små moderniseringsprojekt. Försöker kort beskriva vad som hänt ombord.

På våra hemsidor kan man läsa, att skrovet genomgick sandblästring och målning vintern 2010–2011. Ur båtens loggbok kan jag konstatera, att vi startade resan mot Teijo (söder om Salo) den 2 november 2010 klockan 03.50. Om jag minns rätt, hade vi köldgrader ute vid den tiden. Detta hade

tagits i beaktande på förhand, så båten var redan försedd med värmeblästring (motorburen). Navigationssällskapet fick värmaren av dåvarande Pencentra Oy och den installerades av undertecknad. Utan dess hjälp, hade vi inte klarat av avfrostningen av vindrutorna eller utkiken under färden överhuvudtaget. Resan gick bra och Marine Alutech utförde sitt arbete under den vintern. Den 6 maj 2011 klockan 13.40 startade vi från Teijo mot hemhamnen i Björkholmen ombord en ”vacker pärla”. Väl hemkommen serverades motorn och skolningsskörden började. Säsongen gick bra och det blev dags för dockning för vintern. Vi hade då, i utrymmet bakom ”kommandobryggan”, lösa ”pinnstolar”. När jag lyfte ut styrbordssidans stolar tänkte jag; Dom här kommer aldrig hit mer. Våren kom, och sen blev det bråttom. Jag blev tvungen, att i brådska takt bygga en bänk, i stället för stolarna. Materialet för bänken hade jag fått. Bänken blev av och sen skaffade jag madrasser, för att få det hemtrevligare och bekvämare. Carola Lindblad hjälpte mig gladeligen, med att skaffa tyg och beklä madrasserna. Utan hennes hjälp, hade nog ytorna blivit kalla. Vill minnas, att madrasserna kom ombord dagen före säsongens första skolningsskörning. Bänkarna verkade vara omtänkta. Dom höll att sitta på och i bänkarna hade vi utrymme för utrustning, bl.a. flytvästarna flyttade dit från förpiken. Säsongen gick och igen skulle hon upp för vintern. Och igen

kom samma tanke, som föregående år men nu angående pinnstolarna på babord sida. Samma brådska när våren kom. Och igen kom Carola som en räddande ängel och sydde beklädnad till madrasserna. Allt väl och mera utrymme för utrustningen.

Under säsongen 2013, ville inte mera vårt gamla ekolod, vid förarplatsen, riktigt visa vad det var avsett för. Vi hade visserligen ett fungerande ekolod bakom

kommandobryggan, men det var obekvämt att använda eftersom rorsman inte kunde se det. Ekolodet igen är ett ganska väsentligt mätinstrument, speciellt vid ankring. Vi hade färdigt ombord en MultiControl display, där man kunde avläsa kompasskursen. Men där fanns möjlighet till mera information. Så under vintern 2013–2014 införskaffades en sumlogg givare, för att kopplas till MultiControlen. Givaren blev monterad igenom båtens botten och hon sjösattes. Och då kunde konstateras, att ekolodet inte fungerade. Kontakt togs med Vestek Oy, som sålt givaren. Mätaren var för gammal, delar till MultiControlen fanns inte mera att få tag på. Nu var det dags att börja underhandla,

eftersom dollartecknen började flimra framför ögonen. Men det blev inga stora problem, Vestek donerade färskare display och i gengäld lovade jag hålla Vesteks logotyp synligt vid världsmästerskapen i Match-Race för ungdomar, där Navis deltog som ankrat stabsfartyg. Limmade Vesteks reklamdekaler ovanom vindrutan och Vesteks flagga hissades i en ny flaggstång. Den konstruerade jag av ett aluminiumrör, som hade burit något trafikmärke och fäste den i stegen upp till taket. Nu hade vi kompasskursen i gamla displayen och fart/djup i nya displayen. Det goda nu var, att vi hade exakt samma information för eleverna bak i båten och för rorsman.

För några år sedan fungerade jag som övervakare, då en polisbåt gick igenom en omfattande renovering.





Båten fick genomgå grundliga reparationer i flera repriser. Självfallet, hörde även motorbyte till renoveringsplanen. I dom frågorna stred varvet, som hade hand om renoveringsarbetet, med motorleverantören, om många detaljer, bland annat om avgassystemet. Motorleverantören ville ha bort skarpa krökar från avgasröret och ej heller var dom övertygade om, att röret hade tillräcklig dimension, eftersom röret var inbyggt i skrovet och inte kunde kontrollmätas. I vilket fall som helst, så förstörades avgasröret och dom skarpa vinklarna på röret, blev mjuka krökar. Så kom våren, även detta år och det blev dags för provkörning, innan båten lyftes på lavetten för transport till Uleåborg. Provtu-

rens saldo: Motorn gick tystare, lättare och topphastigheten hade stigit med hela 4 knop! Varvtalen har jag ingen uppfattning om, eftersom jag inte hade tidigare erfarenheter av båten med den här motorn. Men det stod helt klart: motorleverantören hade rätt.

Med detta facit på hand började jag, efter Navis



sjösättning, fundera på situationen i Navis och hennes avgassystem. Efter-
som hon är hyresbåtsbesiktad och har
avgasrörets mynning alldeles i vatten-
linjen, kräver besiktningsmyndighe-
terna en ventil för att kunna stänga av
vattenströmningen, i fall av läckage
på avgasslangen. Helt rätt, enligt min
mening. Däremot tyckte jag inte om
dimensionen på ventilen. Från motorn
kom avgasslangen ut med en dimension
på 102 millimeter. Ventilens dimension
var bara 70 millimeter. Från moped-
åldern kommer jag ihåg, att 2-taktsmo-
torn kan få mera effekt, genom att höja
motståndet något i avgasröret. Däremot
ville 4-taktsmotorn ha mindre motstånd för att öka
effekten. Under vintern 2012–2013 servades spridar-
munstyckena i motorn. 2 av 6 munstycken hade kär-
vat fast, och bränslet kom in i cylindern som droppar.
Detta kan i värsta fall, under en längre tid, äta hål i
kolvarna. Med vetskapen om allt detta, tänkte jag, att
en större ventil skulle behövas och dimensionen på
avgasröret borde växa, minst till detsamma som kom-
mer ut från motorn. Med mindre motstånd, kommer
avgaserna och eventuella sotpartiklar bättre bort från
maskinen. Jag tog upp ärendet i styrelsen, för jag vis-
ste, att utgifterna på projektet inte blir små. Styrelsen
var enhälligt av samma åsikt. Att få en ny ventil, skulle
jag inte ha klarat av att skaffa till fördelaktigt pris.
Men se; vi har en styrelseledamot, Per-Erik ”Bamse”
Karlsson, som jobbat just med dom här prylarna. Han
erbjöd sig, att skaffa fram ventilen med en dimension
på 100 millimeter. Så gjorde han. Och sen donerade
han den åt föreningen. Tack ”Bamse”. Sen återstod
för mig bara, att få avgasröret omkonstruerat, så att
ventilen passade ihop med det övriga. Med detta hade
jag stor hjälp av TOP-Boat Oy, i Jollas, som gjorde
alla svetsarbeten, till ett mycket förmånligt pris. Nu
hade vi ett mindre motstånd i motorn och rören var
ganska raka, så för att förhindra eventuellt vatten att
strömma in i motorn, om vi mot förmodan får motor-
stopp under färd, monterades även ett vattenlås. Det
fick vi förmånligt anskaffat från Vetus Finland via
Veneakselisto i Sibbo.

Våren 2014 efter sjösättningen var det dags för
provttur. Fakta: varvtalen i motorn steg med ca. 200
varv i minuten, hastigheten ca 1 knop, bränsleförbruk-
ningen sjönk med 10–15 %, minde rök ur avgasröret
och slutligen, enligt många öron, går motorn tystare
och mjukare. Svettigt var det, att få allt färdigt till
sjösättningen, men nog var det värt varenda droppe.



Bränsleförbrukningen kan jag inte säga exakt med
säkerhet, eftersom föreningens kassa, inte tillåter full
tank. Angivna förbrukningssänkningen är minimum.
Förbrukningen är uppskattad på cirka 80 timmars
körtid.

Nu kan konstateras, att båten tjänar föreningen
bra och har mycket outnyttjade resurser. Nuvarande
körtimmar är 70–100 timmar per säsong, och de
kunde gott och väl öka, till och med gärna, fördubb-
las. Upprustningen och moderniseringen kommer att
fortgå med försiktiga steg, vid sidan av den huvudsak-
liga användningen. Från början av året 2016 kommer
det att krävas räddningsflottar för alla ombordvarande
och eventuellt en bärbar VHF. Hoppeligen krävs det
inte en bärbar VHF-radio per flotte, ifall vi behöver
flera flottar. Utrymme för hur stor flotte som helst,
finns inte. Det blir ansenliga investeringar. Utöver allt
vad som redan är gjort, skulle det vara mycket intres-
sant med hydraulsystem ombord, att driva bogpropel-
lern och eventuellt något ankarspel med. Vi får se vad
framtiden hämtar med sig.

*Richard Vaenerberg
Båtkommitténs
sammankallare*



NAVIGATIONSSÄLLSKAPET I FINLAND r.f.

Kurser, övningar och andra aktiviteter 2015

CEVNIkurs gemensamt med Sibbo Navigationssällskap (SNavS) börjar 31.01.2015

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 31.01. kl. 09:00–14:00 (lektioner) och 07.02.2015 kl. 09:00–14:00 (repetition och tentamen).

Kursavgift 60 € inkl. material- och tentamensavgift. Anmälningar till Carina Vaenerberg under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. **senast 27.01.2015**. Kursplats: Nordkalk, Kalkstrandsvägen 555, Sibbo. Kursledare Eric Sundman.

Förfrågan om intresse för en exkursion till Ålands sjöfartsmuseum m.m. i Mariehamn. Avresa 11.09. på morgonen och hemkomst 13.09.2015 på kvällen. Intresserade ska anmäla sig till Carina Vaenerberg under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com **senast 27.02.2015**. Mera detaljerad information efter att intresseanmälningarna behandlats.

Årsmöte fredag 20.03.2015 kl. 18:30 på Handelsgillet, Kaserngatan 23, Helsingfors. Se möteskallelse.

GPS-kurs gemensamt med SNavS börjar 27.04.2015

Teoridelen måndag 27.04. och 04.05.2015 kl. 18.00–20.30. Kursplats: Nordkalk (se CEVNIkursen).

Praktikdelen måndag 01.06. och 08.06. kl. 18.00–20.30 till sjöss på skolbåten Navis (avgång från NJK:s hamn på Björkholmen).

Kursavgift 80 €. Anmälning om deltagande **senast 20.04.2015** till Carina Vaenerberg under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. Kursledare Eric Sundman.

Radarkurs börjar 04.05.2015

Teoridelen onsdag 04.05. och 11.05. kl. 18:00–21:00 på Navis kansli, Storsvängen 10, Helsingfors.

Praktikdelen med tillhörande tentamenskörning innefattar 3–5 kvällar till sjöss på skolbåten Navis (avgång från NJK:s hamn på Björkholmen). Praktikdelens tidtabell fastställs under teoridelen.

Kursavgift 140 €. Anmälningar **senast 30.04.2015** till Carina Vaenerberg under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. Kursledare Kristian Thulésius.

Praktikkurs för motorbåtsförare maj / juni 2015

Intyg över genomgången kurs och godkända examensprov behövs vid ansökan av internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt. Kursen (inklusive examensprov) tar 10...12 h i anspråk.

Kursen genomförs på skolbåten Navis och kompletteras med en mörkerkörning. Den exakta tidtabellen är tillsvidare öppen – planeras av kursledaren.

Kursavgift 90 €. Anmälningar **senast 05.05.2015** till Carina Vaenerberg under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. Kursledare Richard Vaenerberg.

Dimissionsfest tisdag 09.06.2015 kl. 19:00 på Folkets hus (Vartiokylän työväentalo),

Rusthållargränden 3. Dimission av de nya skepparna, en enkel middag och lite program i glada skeppares lag. Kom ihåg att också ”gamla” skeppare med följeslagare är hjärtligt välkomna.

Anmälningar **senast 02.06.2015** till Carina Vaenerberg under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com.

Sextantövning för högsjöskeppare lördag 13.06.2015 med skolbåten Navis. Avgång från NJK:s hamn på Björkholmen kl.10:00, återkomst ca 13:30. Max. 12 deltagare. Efter observationsfärden bestäms ett separat ”räknetillfälle” för att ta fram de observerade ortlinjerna. Avgift 20 €. Anmälningar **senast 09.06.2015** till Carina Vaenerberg under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com.

Aktiviteter under höstterminen behandlas i senare utskick. Påtänkta är t.ex:

Exkursion till Mariehamn (se förfrågan om intresse härovan)

Skepparsammankomst (program med efterföljande lunch eller middag) i oktober/november.

Besök på utställning (eller något annat) av nautiskt intresse.

Repetitionsövning (upptriskande av teorikunskaper).

Information om aktualiteter inom båtliv och navigation.

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

Följ med våra websidor! Där finns bl.a. uppgifter om programändringar och -uppdateringar.



Navis goes Facebook

Nu kan du följa med vår verksamhet även på Facebook. Få information om föreningens verksamhet, sammankomster och kursutbud enkelt och snabbt. Vår Facebooksida riktar sig till alla medlemmar som har ett facebook konto. Du kan antingen söka efter Navigationssällskapet i Finland r.f. på facebook, eller skriva in adressen direkt. www.facebook.com/navis-finland. Gå in och gilla vår sida redan idag.

Hej bästa Medlem

Som goda sjöfarare försöker vi i föreningen alltid tänka grönt och värna om den unika miljön som vi har här längs östersjöns kuster. Nu kan även du hjälpa oss med att spara på miljön lite till. Nu finns det även möjlighet att beställa vår medlemstidning Skepparen och fakturan med medlemsavgiften direkt till din e-post i form av ett pdf dokument. Sälle tackar.

Navigationssällskapet i Finland r.f.

Grundat år 1947

Medlemsförening nr 1 i Finlands

Navigationsförbund.

Styrelsen

Kommodor

Kristian Thulesius

Vicekommodor

Eric Sundman

Skattmästare

Thomas Björkman

Sekreterare

Michael Rodas

Ledamöter

Andreas Fagerström

Peter Holmberg

Per-Erik Karlsson

Kurt Svens

Carina Vaenerberg

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

Redaktionen

Peter Holmberg

Carola Lindblad

Kristian Thulesius

Layout

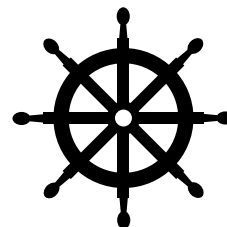
Oona Loman

Hemsida

navigationssallskapet.fi

Pärmbilden

Origo af Göteborg utanför Spetsbergen



KALLELSE TILL ÅRSMÖTE
FREDAGEN 20. MARS KL.18.30

Välkommen på Navigationssällskapets i Finland r.f. årsmöte.

Vi träffas på Handelsgillet, Kaserngatan 23 A (in på gården), Helsingfors, fredagen den 20 mars kl.18.30. Stadseenliga årsmötesärenden behandlas.



Efter årsmötesförhandlingarna berättar Stefan Lundberg om sin och Leif Weckströms resa till medelhavet. Boken "Sommaräventyret i Daphnes kölvatten" finns också till salu för medlemspriset 30€. Mat och dryck för den som så önskar.

VARMT VÄLKOMMEN!