

2006



ENSLINJEN

Ekenäs Navigationsklubbs publikation för medlemmar och grannklubbar



Pärbild: Söderskär

Position N 60°06,5'
E 25°24,8'

Fyrens höjd över havet ca 40 m
Fyrens lysvidd 15 M
Fyrens byggnadsmaterial sten, tegel

Söderskär ligger 15 NM sydost om Helsingfors. Söderskär fyr byggdes i sin nuvarande form år 1862. Den är åttkantig och består av sex våningar. Det är fortfarande trätrappor till översta våningen. Linsapparaten är motsvarande som på Russarö. Fyren bemannades av en fyrmästare och tre fyrvaktare. De bodde på ön med sina familjer året om i separata träbyggnader. 1957 blev fyren obemannad och fyren släcktes år 1989. År 2003 övergick den i privat ägo och kan besökas på sensommaren.



MV-BÅTAR



Buster Team

TG-BOAT

Fullständig slipverksamhet, även båtplatser.



OY EKE-MARIN AB

Vesterby Tel. 019-241 2670, 0400-490 672
10601 EKENÄS Pb 52
E-mail: telakka@eke-marin.fi



Med Magellan GPS hittar du alltid rätt
och med Humminbird
ekolod mäter du djupet
lätt



Kom och bekanta dig med den senaste teknologin!!

TELE-HÖRNAN

Stationsvägen 8 10600 Ekenäs tel. 019-241 1661

Kommodoren har ordet

Som ny kommodor har jag glädjen att önska alla ENK-medlemmar god fortsättning på det nya året.

Båtmässan är ett säkert tecken på att båtåret har börjat. Dagarna har blivit längre, så nog känns det som om våren skulle vara på väg så småningom. Snart börjar det kli i fingrarna med att få börja fixa, skrapa och lacka sin båt inför nästa båtsäsong.

Ekenäs Navigationsklubbs år har börjat.

Skrivbordsnavigationstävlingen lockade en handfull medlemmar med att sätta sig ner och "jobba" lite. Tävlingsresultatet kommer snart och då får vi den äran att utse en klubbmästare. Dessutom planeras en knop-afton samt en utfärd i sommar. Jag hoppas att många har möjlighet att vara med.

Jag vill tacka alla som hjälpt till med årets Enslinje och hoppas på fortsatt gott samarbete.

Karin Bäckman



Planerade aktiviteter 2006

- Skärgårdsskepparkurs
- internt mästerskap i uttagningstävlingen i FM i skrivbordsnavigation
- utgivning av Enslinjen
- vårmöte
- kustskepparexamen
- utfärd
- knopftnar
- höstmöte

Närmare innehåll meddelas i tidningen Västra Nyland. Du kan också ringa någon styrelsemedlem för mera info.



MARINBODEN

VÄLSORTERAD BÅTTILLBEHÖRSAFFÄR
MED ATMOSFÄR OCH PERSONLIG SERVICE



10600 Ekenäs, Kungsgatan 10, Tel. 019-241 1307



SKEPPARE!

Visa din kompetens.
Märken och vimplar tillhandahålls av
MARINBODEN



EKENÄS NAVIGATIONSKLUBB r.f:s styrelse

2005 — 2006



Karin Bäckman
kommodor
GSM 0400 - 813 068

båtar: Engström, Liinu



Jan-Peter Kivelä
vicekommodor
hemtelefon 208 629
GSM 0400 - 473 876
jan-peter.kivela@pp.inet.fi
båt: Lea



Ann-Catrin Grün
sekreterare, kassör
GSM 040 - 506 4149



Dorothea Hagert
ledamot
hemtelefon 241 1366
GSM 0400 - 787 087



Tomas Walls
ledamot
hemtelefon 241 1602
GSM 040 - 595 0805



Hans Wikström
ledamot
Båt: Malin

Föreningens e-postadress: *enk@luukku.com*

Hemsida <http://kotisivu.mtv3.fi/ekenasnavigatorisklubb/>
Adressförändringar till J-P Kivelä, Rösund 10600 EKENÄS, e-post *jan-peter.kivela@pp.inet.fi*

VÅRA NYA STYRELSEMEDLEMMAR

Thea Hagert och Karin Bäckman

När avlade Du Din första skepparexamen?

Thea: Det var år 1987, och det var förstås skärgårds- följd av kust.

Karin: 2000

Vilken är Din nuvarande skeppargrad, och behärskar Du de navigeringskunskaper som motsvarar Din skolning?

Thea: Hösten 1987 kom det lämpligt en högsjö-kurs, och examen avlade jag år 1988. Inte kommer jag mera ihåg hur man mäter höjder, och ett tabellverk har jag inte heller sett sen dess

Karin: Jag är högsjöskeppare, men astrologisk navigation är nog relativt arbetskrävande och tar nog mycket tid (för mig) så inte skulle jag vilja vara beroende av den på sjön. Men jag gick den kursen bara för att den intresserade mig.

Vilken är Din favorithobby utöver ENK:s verksamhet?

Thea: Jag läser massor, från dagstidningar, facklitteratur, deckare, och sen hinner jag inte med så mycket mera. Det går inte att köra båt och läsa samtidigt!

Karin: Jag har alltid varit intresserad av djur och vi har några egna så djuren är nog favorithobbyn.

Har Du nån gång hamnat ut för dåligt väder eller kanske rentav hamnat i sjönöd?

Thea: Den värsta gången var utanför Kapellhamnen i Hangö under en åskskur. Sikten var obefintlig, och enda sättet att hålla båten på plats så länge tills sikten blev bättre var att hålla sig riktigt nära det enda som syntes just då = en prick.

Karin: Mina sommarlov tillbringade jag till stor del på Vänö och fick åka med på de alltid lika roliga skärgårdsdanserna och oftast gick allt bra, men en resa tänkte nog sluta ganska illa. Vi var påväg till Nötö då en oväntad storm satte stop på den färden och vi fick ta iland på en liten ö. Vi fick tömma båten och torka oss lite men vi kom hem tillbaka. Då först förstod jag hur nära de varit att vi blivit helt utan båt ute på havet.

Har Du nån gång varit tvungen att utnyttja Dina färdigheter i navigation under körning i dimma?

Thea: Jo, men det var just på den kurs, eller snarare de kurserna där deviationen är störst, så oberoende av allt räknande gick det fel.

Karin: Nej.

Vilka är de längsta färderna Du har varit med om?

Thea: Borgå, Nystad, Utö. Längre bort tar jag gärna större fartyg.

Karin: Jag har varit med på Hangö - Haapsalo seglingstävlingen två gånger.

Fiskar du gärna?

Thea: Jo, men jag har inte hjärta att ta livet av fångsten, så fiskandet glömmar jag helst bort.

Karin: Jo, det gör jag nog men bara till husbehov.

När använde Du senast en sextant?

Thea: Tio år sen.

Karin: Jag har bara provat lite då jag gick min högsjöskepparkurs men har ingen egen.

Vad vill Du säga om ENK:s verksamhet och dess utveckling?

Thea: Knopaftnar mm. saknar jag. ENK har ju ändå en del av ett klubbutrymme, och en trevlig samvaro behöver ju inte alltid vara så högtidlig eller speciellt kostsam. Den behöver inte heller infalla under dyrbara sommarweekender, vintertid behövs det mera program.

Karin: I sex år har jag varit medlem. Och om jag funderar lite på verksamheten så tänker jag först på kurserna som ordnas. Direkt efter de kommer nog de utflykter som jag har haft glädjen att få delta men också nattnavigeringstävlingarna de jag vill säga att det jag varit med i, har varit roliga och också lärorika. Hoppas att de kunde fortsätta kanske inte lika men motsvarande.

Din åsikt om bruk av alkohol i samband med båtliv?

Thea: Vintertid går det bra när/om båten står stadigt på landbacken. Sommartid kan vad som helst hända när du minst tror det (nattlig storm från alldeles fel håll), så det gäller att vara mycket försiktig också med bryggsupen. Under färd: alla ombord bör vara nyktra. Alltså nolltolerans.

Karin: Den som kör båt kan nog vara nykter. Alla borde tänka så mycket om inte på sig själv, så åtminstone på andra som rör sig på sjön.



Veritas Båtförsäkring

Begär en offert för att trygga en lyckad båtsemester!

Snabb skadebehandling ger flera glada dagar till sjöss.

Veritas kunder får stöldskyddsmärkning för motorn.

Veritas Ekenäs: tfn 010 5502 430
Veritas Karis: tfn 010 5502 450

VERITAS
Trygghet genom livet

- Försäkringar
- Fonder

www.veritas.fi

GUNGSTOLSNAVIGATION 2006



Einar och Verner har varit på semesterresa till Åland, sommaren 2005, med sin nya båt. Resan har gått bra men rackerierna har slutat fungera.

De kommer körandes längs 5,5 m farleden förbi Tvärminne österut tills de kommer till första 12,0 m farleden mot Koverhar. Verner räknar enligt alla konstens regler att deras position är N 59°50,56', E 23°17,07'.

Klockan är då 19.09.00. Här följer de 12,0 m farleden mot nordnordväst. Då de har första babordsremmaren efter isbojsporten vid Brännskär tvärs, möter de på dimma. Verner kollar klockan och den visar 19.15.30. Vilken har deras hastighet varit?

Einar fortsätter med samma hastighet och kurs. Vid vilket klockslag bör de ha första styrbordsremmaren tvärs?

Då tar de ny kurs som är $K=356^\circ$ och då ser de följande styrbords-remmare tvärs. Einar och Verner fortsätter ännu vidare och får den tredje styrbordsremmaren tvärs. Klockan visar 19.23.40. Einar har obemärkt sänkt hastigheten. Vilken är den nu?

Verner har räknat ut att de nu skall fortsätta med en kurs på $K=33^\circ$ och på en sträcka på 1,2 NM. De håller ännu samma fart. Vilken är deras kompasskurs?

Efter att de kört 1,0 NM uppenbarar sig något stort framför fören. Einar girar kraftigt åt styrbord för att de inte skall bli överkörda. Det visar sig att de mött ett lastfartyg. Efter att ha gungat en stund i fartygets vågor besluter de sig för att fortsätta sin färd men nästan genast möter de land. Einar och Verner är borttappade och besluter sig för att kasta ankar och vänta på att dimman lättar. Från den kraftiga styrbordsgiren till beslutet att kasta ankar har det gått 10 minuter. Vilket klockslag avslutar Einar och Verner sin färd?

Följande dag då dimman lättat bestämmer Einar och Verner sin position genom att pejla in den närmaste västremmaren i bäring 262° och den närmaste röda lateralremmaren i bäring 323° . Vilken är deras position?

Då känner de igen sig och fortsätter lyckligt till hemhamnen i Ekenäs.

Deviationstabell:

KK°	350	0	10	20	30	40
d°	4	1	-3	-5	-6	-9
Km°	354	1	7	15	24	41

Skicka in gungstolstävlingens lösning senast 31.3 till Jan-Peter Kivelä, Rösund 10600 Ekenäs

Finns 12 öar och holmar i Ekenäs skärgård

H	Ä	S	T	Ö	G	L	Ä	C	X	B
B	W	D	L	R	Ö	R	E	T	T	Y
J	U	L	Ö	A	T	K	B	Ö	W	X
V	U	G	Ö	S	N	A	M	R	E	H
G	H	V	F	S	L	S	N	Ä	L	O
K	O	Ö	N	U	U	Å	R	J	H	L
T	I	L	H	J	D	B	N	C	T	M

Ordlek

1.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Karta
2.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Tidskrift
3.		<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Förtöjningsartikel
4.			<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Finns i segelbåt
5.		<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Streck på sjökort
6.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Väderstreck

Rätt svar:

Lösningar på uppgifterna finns på sidan 35.

JUSSARÖ

"J"™ | μ/ö:ÿ

L/K[e

- besökshamn
- bastu
- café
- mötesutrymme
- båttransport

Jussarö Port Kb
Rösund
10600 Ekenäs
040-707 8900
info@jussaro.fi
www.jussaro.fi

Jussarö

Första året på Jussarö

Jussarö har en lång och diger historia. Efter att försvarsmakten vid årsskiftet 2004-2005 överlät den östra delen av Ön till Forststyrelsen, öppnades den för allmänheten. I och med den händelsen sökte Forststyrelsen en företagare till Jussarö. Jag sökte och fick börja min verksamhet där.

Renoveringsarbetena inleddes i mars då det var möjligt att ta sig längs isen till Jussarö. Det var så stark is, några dagar, att man kunde köra med bil ända fram. Det var då ”Jussarö-1” kom till Ön. Arbetena fortsatte sedan i slutet av april då det var möjligt att komma till Ön med båt. Då hade snön smält och sanningen om hur mycket bråte som blivit liggande efter de senaste epokerna. Det betydde också att förutom renoveringarna så skulle det också städas. Första gruppen på 300 personer anlände redan första söndagen i maj. Den följdes av lägerskolor med ivriga och entusiastiska barn och lärare. Den nya gästbryggan monterades i medlet av juni och första båtgesterna förtöjde samma kväll. Den 15.6 öppnades caféet och verksamheten på Ön började officiellt. Följande lördag, då vi hade öppning med kaffe och tårta, fick ett speciellt drag. Vi hade inte gjort något större nummer av tillfället så det var ganska lugnt på förmiddagen men mot kvällen blev det rusning. Det visade sig att ryktet gått och sommargästerna i omgivningen lät sig smakas av tårtan och kaffet. Det var här som sommargästerna fick sin första bekantskap med Ön och de fortsatte genom sommaren att besöka oss. Vi fick vänta ända till första dagarna i juli förrän båtgesterna började hitta till Jussarö. Många segelfarare hade i 10-tals år kommit med farleden mellan Lill-Jussarö och Jussarö och såg nu den nya bryggan och provade på att komma iland. Bryggan är känslig för västliga vindar och den stod tom flera nätter i juli.

Att Jussarö öppnades för allmänheten uppmärksammades av flera medier. Bland dem fanns våra lokala medier, Västra Nyland, Husis och radio Vega. På finskt håll var Ilta-Sanomat först ut. Den följdes av Helsingin Sanomat och i midsommartid visade även MTV-3 ett program från Ön. Frisk Bris gjorde också ett reportage om Ön. Efter varje mediapuff syntes ett uppsving i besöksantalet.

För många besökare blev det en chock att se förstörelsen på Jussarö. De flesta hus är sönderskjutna eller annars förfallna. Att vandra omkring i bråte och glassplitter är inte angenämt. De besökare som fick guidning av Ön hade en mera positiv bild. De hade större förståelse för varför det såg så förstört ut. Naturstigen på den västra halvan av Ön var uppskattad. Många av de 8000 besökare gick naturstigen och var fascinerade av den orörda naturen och det rikliga fågel- och djurliv som finns där. Bastun, som är från gruvtiden, fick

mycket beröm. Den är rejält tilltagen och rymmer 12 personer att bada samtidigt. Det fanns sommargäster som trots att de hade egen bastu på sin holme kom till Ön för att bada i en ”skön” bastu.

Sommaren var på allt sätt intressant och givande men en sak höjde sig ovan mängden. Det var besökare som arbetat i gruvan eller som annars bott eller fötts på Ön. Deras historier var fascinerande och intressanta. Det berättades många detaljer som för dem och för mig är oföglömliga.

I och med att skolorna började var det också slut på besökarna med undantag för några lägerskolor. Det betyder att säsongen på Jussarö varar i fem intensiva veckor.

Nästa säsong kommer att bjuda på lite nyheter och utökad service så alla är hjärtligt välkomna att besöka Jussarö.

Jan-Peter Kivelä



Mina smultronställen på Norra Åland.

Vi, som seglar, har väl alla våra speciella platser, som vi återvänder till alltsom oftast, av olika skäl säkert, men det är något speciellt som gör att vi tycker att dessa är för mer än andra. För mig har norra Åland blivit ett måste.

Min första kontakt med den norra passagen skedde inte från däckets på en segel- eller motorbåt utan från däckets på S/S Arcturus vintern 1945. Freden hägrade och vi krigsbarn återvände från Sverige båtledes. På grund av risken för minor i de södra farvattnen styrde man norr om Åland. Isen var tjock och båten eskorterades av en isbrytare, som samtidigt finkammade farvattnet i händelse av någon förirrad mina. Natten föll och barnhopen skickades till sängs och i det mjuka dunkandet från motorerna tog sömnen snabbt herraväldet. Mitt i natten väcktes jag av att maskinen stannade och av spring på däck. Nyfiken sökte jag mig ut för att ta reda på vad som var i görningen. Strålkastarna lyste upp natten och riktades framåt mot en punkt på isen, som grundligt penetrerades. Man skickade ett par matros ut på isen för att undersöka en rund tingest, som eventuellt kunde vara en mina. Det visade sig vara en tunna av något slag, ofarlig, varvid resan återupptogs med destination Helsingfors.

Följande resor under mera normala förhållanden skedde nästan femtio år senare. Flytetyget nu var S/Y Felisi, en Jon30, med undertecknad som skeppare och kock och med äldste son som navigator.

Väderskär i pos. N 60° 25',90 E 20° 23'28

Väderskär är bäst känd från filmen "Stormskärs Maja". Vi hade hört att husen, som byggts upp i tanke på inspelningen stod kvar, varför vi tyckte det skulle vara intressant att besöka ön. Och visst alla husen stod intakta, man fick en känsla av att mänskorna just hade flyttat därifrån. Boningshuset med tillhörande uthus som ladugård, bastu, källare osv. låg utspridda i en trevlig cirkel. Där fanns också potatis- och grönsakslandet. Vid stranden fanns hamnen med dithörande brygga. Hamnen var så pass grund att vi inte hade en chans att komma in där utan fick ankra upp på södra sidan i skydd av Herrö, en inte alltför välskyddad plats. Då vi för några år sedan besökte Väderskär på nytt blåste det en ganska besvärlig ökande sydväst, vilket resulterade i att vi efter moget övervägande beslöt att lätta ankar och söka oss till östra *Långersö* i pos. N 60° 24',84 E 20° 17',0 för lämplig ankring. Men Väderskär är i högsta grad sevärd.



Väderskär med boningshuset till höger, ladugården med svinstia, bodar till vänster.

Hamnö i pos. 60° 25',35 E 20° 16'05

Inte långt ifrån föregående ankringsplats Långersö ligger *Hamnö*. Namnet säger ju vad det är frågan om. En blick på sjökortet berättar en hel del. En djup och enkel infart söderifrån men väl inne måste man se upp för ett grund till styrbord. Väl förbi kan man styra NE och ankra upp. Ett annat alternativ om man vill sätta nosen i land är att bli i sundet och lägga till vid västra stranden, eller att gå in i viken, där djupet är ca 7m.

Här gick jag på havsörnsjakt med kameran då vi vid angöringen såg en havsörn sitta i toppen på ett träd. Efter en ganska besvärlig klättring blev bytet inte en örn men väl en duvhök, som kunde plåtas.

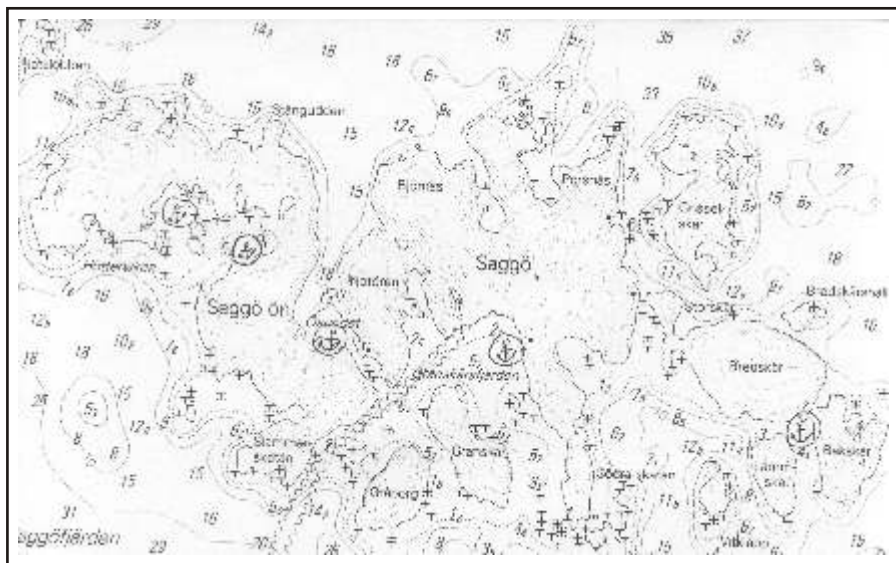
Saggö -arkipelagen

En blick på sjökortet visar att här finns ett flertal möjligheter att ta i land eller att ankra upp. *Bredskär* tillsammans med *Bakskär* bildar en vinkel mot norr och ost, mot väst ligger en hög holme *Lammskär*, som ger gott skydd. Där kan man ta i land eller ankra.

Lite längre västerut bildar Saggö en udde, Södra Skatan, som sträcker sig långt söderut. Mellan den och *Granskär* finns en utmärkt hamn, kallad *Granskärsfjärden*. Längre in gäller det att se upp för kablar för den som tänker ankra.

Längre västerut ligger *Saggö ön* (tidigare Hamnö) där vi alltid har hittat ankringsplats. Den vanligare ankringsplatsen är viken mot NE med ett djup på 5-6 m, dock lite öppen mot SW. Angöringen är lite speciell och ökar spänningen tills man är lyckligt inne. En uppgrunning mot ost att beakta vid infarten (N 60° 25',9 E 20° 01 ',35) men minst lika viktiga är stenarna och grunden på babords sida, det gäller att hålla så nära östra sidan som möjligt. Väl inne är allting lätt. Men för att göra det hela lite mer intressant finns det ytterligare en möjlighet, att gå N efter grunden på babords sida. Där inne ligger den ursprungliga hamnen med sönderfallen brygga åt W. Lämplig ankring N 60° 26',22 E 20° 01 ',31.

Saggö ger ännu en möjlighet norrifrån. Saggö ön (Hamnö) och Saggö bildar en fjordliknande vik som sträcker sig som en tarm söderut. Lite längre fram vänder den åt ost och bildar här en väl skyddad ankringsplats. (N 60°25,8 E 20° 02',38) Sundet öppnar sig vidare åt sydost men grundar den opp, vilket omöjliggör genomfart.



Saggö-arkipelagen med några ankringsplatser utmärkta.

Fastlandet söderut

Det är helt klart att söder om farleden från Vårdö i ost fram till Kallans fyr i väst finns flera utmärkta hamnar. Simskäla är ännu outforskat för vår del. Vid Boxö sund finns en Sjöbevakningsstation och fiskehamn. Sydväst om Saggö ligger Ryssö. Vi provade på att gå runt norrpricken vid Ekohällen och styrde söderut in i sundet mellan Russö och Russö ön. Här finns flera tänkbara övernattningställen. Genom att fortsätta till Pettböle land nådde vi fram till farleden norrut vid Grisslekobb. Med ensmärken akteröver och senare från Kåpskär gällde det bara att följa farleden fram till Kåpskärsklubben så var vi tillbaka till huvudfarleden. Vid Grissleklobb förenas farleden ifrån Stormossa, ifall någon vill göra en tripp åt SE.

Getabergen i pos. N 60° 24', 13 E 19° 50', 2

Via Kvarnkobben och Korsbergskobben seglar man lämpligen in i Djupviken. Vikbotten är mycket vacker plats men ack så förrädisk vid hård nordlig vind. Sjögången kan bli ganska besvärlig och sugande. De gånger vi besökt platsen har vi gynnats av utmärkt väder, som är det vanliga.

Bergen, som platsen är känd för, ligger ca 500 m sydöver och är unik med sina av naturen skapade arkitektoniska skulpturer och grottförmationer, bl.a. 'kyrksalen'. Sevärt!

Notviken på Lökö i pos. N 60° 23'30 E 19° 42'95

Innan vi lämnar Norra Åland och söker oss till Käringsund eller Signilsskär för vidare segling till Sverige har vi möjlighet att övernatta i *Notviken* på Lökö. Efter att ha rundat Kallans fyr och vänt fören söderut och seglat längsmed farleden (6,1 m) ca 4 M styr vi i 90° österut söder om Trollklobb, håll klart för grynnorna på norra sidan mot Torskklobbarna. En sväng mot Ståten och vi kan styra mot Notviken för ankring. Ligger vinden hårt på från WNW kan man gå över sundet till Hamnskär.

Etappen för vår del brukar i allmänhet avslutas i *Käringsund* mest på grund av vårt behov av proviantering och bunkring. En gästhamn med hög standard. I färjehamnen någon kilometer därifrån finns färjeförbindelse till Grisslehamn ofta gratis (!) eller bussledes till Mariehamn.

Bror Bergström

Pirita sommaren 2005

Söndagen den 17 juli klockan 11.01 startade vi från Ormnäs med M/Y Mia. Ombord befann sig undertecknad Frej Falck med syster Gun och hennes man Leif. Hustru Anneli blev hemma och sköta hus och kattor. Jag hade lovat Gun och Leif att vi skulle fara på en båtresa denna sommar, målet var ej fastslaget men det fanns önskemål om att fara till Estland. Men resmålet var länge öppet, som det nu beror så mycket på vädret om man skall korsa finska viken.

Nåväl, vädret såg bra ut och väderleksrapporten var gynnsam så vi beslöt att det blir Pirita i Estland. Det var faktiskt fint väder, det var hett, men fartvinden gjorde att man ej märkte hettan. vi hade kört nästan en och en halv timme så vi började bli hungriga varpå vi vek in i en skyddad vik vid Halstö, då var klockan 12.25. Halstö ligger vid den långa farleden mot Barösund mellan Träskö och Fjärdskär

Nu när vi låg stilla märkte vi hur hett det var, det är nog skönt med sol och värme, men då man skall äta är det inte något vidare. Vi riggade upp två solparasoller som skydd mot solen och då stod vi ut med hettan.

Klockan 13.45 fortsatte vi mätta och belåtna, det var rätt så livlig båttrafik, många har semester och så var det ju söndag eftermiddag så många var säkert på hemväg från skären.

Klockan 14.32 kom vi till bryggan på Bågaskär sjöbevakningsstation och klockan 14.54 kastade vi loss igen, tull- och passformaliteterna går snabbt undan här. Vi hade anmält oss på VHF:en kanal sextioåtta så de visste att vi var på kommande.

Nu i skrivande stund vet vi ju att Bågaskär dras in så nästa säsong då man skall fara utomlands på egen köl blir det då att fara från Jussarö eller Porkala eller Hangö. Skall man till Pirita blir det nog långt att måsta fara ända till Porkala Jussarö är närmare, enda nackdelen är då att överfärden på finska viken blir lång. Låt vara att man litar på motorn och att allt skall funktionera, och man kollar med vädret, och med 14-15 knops fart går det undan, men ändå föredrar jag åtminstone att köra den kortaste sträckan över öppet hav.

Det att en sjöbevakningsstation försvinner är illa, de har varit en viktig trygghet för oss båtmänniskor, det ser ut som om den frivilliga sjöräddningen mer och mer får ta över här, åtminstone inomskärs.

Överfarten gick bra, många fritidsbåtar såg vi nog ej till, endast en massa lastfartyg som jag fotograferade med 200 mm teleobjektiv. Jag har ej brytt mig om att skaffa video, ej heller digitalkamera, jag har min gamla Nikon som jag fotar med, det blir sen diapositiv att se på.

På VHF:en var det rätt så tyst då vi var i vår skärgård, men nu började det bli liv i högtalaren, mest är det eesti piirivalve samt ryska fartyg som står för pratandet. På sommaren då det är bra radioföre hör man ofta all VHF trafik från estniska kustbevakningen, den är så livlig ibland att man inte ids lyssna på den.

Nu vet väl de flesta att GSM-telefonen ej har täckningsområde mitt på finska viken, behöver man hjälp är sjö-VHF:en enda hjälpen.

Då vi var mitt på viken kom jag ihåg de finländska fritidsbåtmänniskorna som skulle över till Estland och köpa billigt dieselbränsle, de hade förstås nästan tomma tankar och underskattade motorns förbrukning och då bränslet tog slut mitt på viken och man skulle ha tag på sjöbevakningen med GSM: en så gick det inte. Hur de fick hjälp vet jag ej.

Kommer någon ihåg de hurtiga båtmänniskor som skulle hem från Pirita och slutade färden hos ryska kustbevakningen långt österut i finska viken, kanske ändå den billiga vodkan som de inhandlat i skeppar kalles butik i Pirita hade sin andel i saken.

Om jag skulle kommentera navigationsdelen ännu, den är viktig, fast det är fint väder och bra sikt skall man inte bli slarvig för det.

Ombord finns en GPS, men jag förlitar mej ej helt på elektroniken. Då vi lämnade Bågaskär och kom till Gåsö-linjen noterade jag loggens ställning och tiden. Då jag har en bra kompass men en stor deviation finns kompasskurserna färdigt uträknade tillhanda. Skulle GPS:en krångla kan man bra förlita sig till loggen och kompassen och klockan.

Jag kommer ihåg då vi började fara på långresor med vår förra båt där marschfarten var omkring åtta knop. Då man körde västerut och råkade köra i de större farlederna blev man förvånad över hur snabbt de stora färjorna körde fast en. Det var många fritidsbåtsskeppare som överraskades av att nästan bli överkörda av en upphinnande viking båt, man kom ej ihåg att hålla utkik akterut. Nu med femton knop är man ännu mer illa ute då de snabba turbåtarna från h:fors kommer svepande med över förtio knop, här får man vara på sin vakt, det skulle inte vara något vidare att bli överraskad av dimma i tallin-



bukten med den täta trafik som nu råder där. Finska viken var lugn som en filbunk, men då vi passerat Aegna var det massor av svall från alla håll och färjtrafiken var faktiskt enorm.

Nåväl, resan gick bra och vi tullade in i Pirita och klockan 17.56 lade vi fast tampen i gästhamnen. Här var ej så mycket båtar men mest finländare samt



svenskar och någon tysk. En fransk segelbåt hade förrirrat sig hit också.

Jag kom att tänka på tullformaliteter, passena granskas och skepparen fyller i en blankett, där var två frågor som jag svarade nekande på, det frågades "har ni narkotika ombord och har ni vapen ombord" den som har dessa saker med skulle väl ändå ej svara ärligt så jag förstår ej varför man alls ställer de frågorna. Vad nu gäller knark far det nog antagligen andra vägen, alltså ut från Estland.

Vi betalade för två dygn hos hamnkaptenen, det är nog ej så billigt, de tog tvåhundrafemtio krooni per dygn, och då behövde vi ej ens elektricitet, jag har en känsla av att man nog pungslår oss finländare i de estniska hamnarna.

Det har varit mycket skrivelser om säkerheten i de estniska hamnarna, vi har ej råkat ut för något missöde men man skall förstås vara försiktig. Vi var flera finländska båtar nära varandra, och man vaktar varandras båtar så långt det nu går, far någon besättning till stan håller de som blir i hamnen ett öga på de andras egendom.

Vi blev i båten första kvällen och efter bastun njöt vi av mat och bara av att slöa. Nästa dag for vi till Tallinn och strövade omkring i gamla stan och gjorde litet uppköp. Vi åt bland annat på den ryska restaurangen "Troika" vid rådhusstorget, det smakade gott med "pelmeni" och "kiev kotlett" då man gått flera timmar.

Här kryllar av turister, mest hör man finska förstås.

På tisdagen var vi igång igen med rundfärd och strövtåg, nu åt vi vår sista lunch Påkalev jaht klubi, restaurangen där har rätt hyfsad mat. De sista



uppköpen gjordes i butiken i hamnen, den hette förut Kippari kalle men har väl bytt ägare. Den var förr riktigt mysig nu är den som vilket snabbköp som helst, men varor far det nog ut där till hungrande och törstande båtmänniskor.

Vi började tänka på hemfärden så vi kastade loss från gästhamns-bryggan klockan 15.23 och for och tanka. På macken i Pirita får ju utlänningar tanka nafta skattefritt från en skild mätare, jag kommer ej ihåg literpriset, och hittade inte kvittona i loggboken trots att jag vet att jag sparat dem. Det fanns visst brännolja att tanka också men så snål tänkte jag ej vara, jag vill ej ha det i min båtdiesel. Heino som förestår bränslestationen känner jag bra, jag har träffat honom många gånger, från början blev vi bekanta för att vi båda är radioamatörer. Man känner lätt igen Heino, han har stor mustasch och är rätt så rund av allt pizzaätande, sonen hans har pizza- restaurang. Jag tror ej att han skulle ta illa upp fast han skulle läsa det här, han vojade sig över sin stora mage och skulle vilja banta.

Medan vi tankade Mia kom besättningen från den franska båten för att rekognosera hur tankningen gick till, och vad slags bränsle det finns. Syster och svåger kan franska men det blev svårt då vi kom in på tekniska saker som skatter och bränsle och motorer. Jag vet ej om vi fick fransmannen att förstå varför jag hållde tvåtaktsolja i bränslet, men det var synd att vi träffade dem först nu, det var riktigt trevliga människor, båtmänniskor som rört sig med båt i alla slags vatten under tiotal år, men ej skryter med det.

Uttullning gick snabbt och så styrde vi kursen hemåt. Klockan 18.33 anlände vi till Bågaskär och startade därifrån igen kl 18.37.

Vi sökte efter natthamn vid Tiftö -trakten på Västerfjärd men där var så mycket bebyggelse och många sommarvillor att det var svårt att hitta en bra plats så vi körde hemåt. Vi blev vid Räkuskär vid Baggö faret, då var klockan redan 20.10, det hade gått tid till spillo att söka hamn på Västerfjärd.

Var det inte här man såg en minibåt i somras, det var några sommargäster som var säkra på att de sett en.

På onsdagen startade vi så sakta hemåt, det hade åskat lite på kvällen, åskan var rätt så nära, men den drog snabbt förbi. Vi tankade på sommaröstrand och så for vi mot ormnäs där vi slog fast förtampen klockan 13.05.

Enligt loggen har vi då avverkat etthundrafortiofem nautiska mil, inte blir det mera än så tur och retur till Pirita. Medelfarten blev tretton och en halv knop.

Ekenäs den 31 januari 2006

Frej Falck

MÅNGSIDIGAST I
VÄSTRA NYLAND

TAG
KONTAKT
DET LÖNAR SIG

HANGÖ BIL- & BÅTHUS
HANGON AUTO- & VENETALO

Espl. 130, 10900 HANKO-HANGÖ ☎ 019-2676700 Fax 267 6726

HONDA
YAMAHA
VOLVO-PENTA
YAMARIN BÅTAR
LINDER BÅTAR
BÅTTILLBEHÖR

Historie utan rubrik

I något skede brukar ju kändisar, mer eller mindre kändisar alltså, skriva sina memoarer. Eftersom jag inte tillhör någondera kategorin skall jag inte skriva memoarer, men lite berätta om hur jag kom att tillbringa en stor del av min fritid vid och på böljan den blå. En hel del tid har också förflutit under ytan (under vattnet har jag inte krupit) och det har en helt naturlig förklaring det också. Alltså.

Allt började anno cirka 1950. Far och mor inhandlade en sommarstuga modell mycket liten, nära Hangö, på norra sidan udden, två stenkast (jag var liten då) från vattenbrynet. Under några somrar var roddbåten den grej med vilken man kunde ta sig till andra sidan viken och den närmaste holmen. När åldern och styrkan tilltog hade man i slutet av sommaren präktiga valkar vid roten av dragfingrarna. Tummarna fanns ju till bara för att årorna inte skulle slinka till sjöss. Det blev rott en hel del och därför var glädjen stor då morbror, som vid den tiden jobbade på varvet Chrighton Vulkan i Åbo, kom på besök och hade ett segel med i bagaget. (Morbror hade flere gånger rundat hornet, dock inte som befäl). Det blev att till roddbåten spika en "lava" som fick agera centerbord, trots att lavan i verkligheten med rep surrades på båtsidan. Då slag sedan skulle göras fick man snabbt lossa alla knutar (mitt gemensamma namn för allehanda knopar) och i nästa ögonblick knyta den på andra sidan. Masten var ju naturligtvis en naturprodukt från den närliggande skogen. Den hölls och stå med hjälp av ett hål i en extra bita och en klant på insidan av kölbrädet. Inga garn eller vantar i riggen. Avdriften var stor och kölen bromsade framfarten, ja, rentav mycket. Det förstörde i alla fall inte glädjen över att, utan att svettras, rusa fram med vattnet forsande upp till suden, ibland över till Bromarfsidan.

Moster var med, hon ville sällan lämna morbror utan sitt sällskap. Hon var av den mycket försiktiga sorten och undvek att komma nära stranden. I kikare följde hon med morbrors och mina seglatser. Hon var orolig, inte intresserad. Och hård mage hade hon lidit av flere dagar. Vid ett tillfälle blåste riggen omkull och då moster således inte mera fick syn på oss, var den hårda magen plötsligt riktigt lös och brådskan upp till tuppen stor. Detta berättade mor då John och Lotten redan befann sig i sin trygga etta i Åbo. Seglet, orangefärgat, finns foftfarande kvar som stödsegel till Laxen.

Nåjo, allt har sin tid och i de tidiga tonåren bestämde jag mig för att nu skall det börja paddlas.

Paddlat blev det också men först långt senare. Far tyckte nämligen att en kanot (kajak) är för smal för att hållas på rätt köl och förkastade helt mina planer. Jag

var i alla fall en aning envis, varför han slog koften i bordet och lovade köpa en snurra om jag lovade att låta bli att köpa en kanot. Vi höll båda våra ord.

Det blev en Seagull, som ju mera liknar en BONK än en användbar manick. Den gav en hel del glädje men framförallt tidsfördriv. Den startade aldrig av sig själv, men också ganska sällan då vi skulle starta den. Den levde sitt eget liv. Minsta besväret att få igång Gullen var att i god tid före avfärd skruva ut tändstiftet och glödga det på lågan från en burk torrsprit. Ni vet en såndärn gråbrun burk som Jenkkina hade med sig till Europa i sådana mängder att man ännu på sextioalet råkade ut för dem. När den sedan gick så stannade den inte med mindre än att man knyckte loss tändkabeln.

En av grannarna hade också en aktersnurra. Trots att den till det yttre var exakt som vår, måste den ha varit av ett helt annat fabrikat. Alltid när någon från familjen skulle ut och snurra fick jag fara med, trots att det inte alltid var önskvärt. Ingen annan hade en chans att få igång motorn. Efter sommaren flyttades motorn upp i vedlidret där den stod tills far några år senare lyckades ge den i utbyte mot en normal motor. Det var lyxigt att utan att elda eller linda startsnöre flere tiotal meter kunna fara ut när andan föll på.

Småningom blev tiden på kajan under somrarna kortare. Det kom annat istället. I slutskedet av studierna i Åbo, vi var då förutom mig, fru Pipsa och sonen Macke, skulle det en sommar tältas i skärgården. Det skulle ske med en bil som mest användes för att köra omkring och rota efter reservdelar på olika skroterier. Det var lärorikt om också föga lönsamt. I ändan av varje avtagsväg som från huvudvägen ledde ner mot stranden fanns någon form av sommarresidens. Helt naturligt. Inga pimpelfiskare drar väl bilvägar ner till stranden.

Således beslöts enhälligt, Macke var tyst och således av samma åsikt, att nästa campingresa skulle stranden närmas från sjösidan.

I samband med ett besök i Hangö vek vi in till en båtförmedlare som vid den tiden fungerade i Vesterby gårds ladugård. En halvdäckad vindrutebåt, cirka fem meter lång och byggd i mahogny, kom att bli vårt val. Motorn var en trettio heppors Penta. Efter att paketet var betalt glömdes vi bort, antagligen. Efter lång tids väntan att få båten till stranden gick jag in och sade att min bil är så liten att båten omöjligt ryms i den. Mini var pop på den tiden. Man förstod vinken och båten forslades till Ormnäs, där den snabbt hittade sin plats på botten i utkanten av en vassrugg. Oj,oj. Några veckor senare gick den att pumpa upp. Den kördes till Tervsund i Pargas (hej alla pargasare) varifrån några korta utflykter gjordes.



Namnlös

Sommaren därefter blev det förflyttning till Dalsbruk, härefter Bryyke, där det var meningen att jag skulle lära ungdomarna, eller åtminstone försöka lära dem, bland annat matematik. Båten följde med, sjövägen, eftersom den numera flöt. Utan att överdriva kan man göra gällande att Bryyke är en ypperlig plats att bo på om man har intresse av att röra sig i skärgården. Mahognybåten var inte mycket att komma med i denna omgivning och förutom några stick över till Hitis-Rosala låg den för det mesta vid bryggan.

Följande sommar blev det att skaffa ett lite skapligare flytetyg. En skäribåt, längd 8,5 m, bredd ganska smal. Motorn en trecylindrig Viku med dynastart, vilket innebär att startmotorn vid gång fungerar som generator, eller snarast tvärtom. Förruffen var, liksom hela båten, stoor. Den uppfattningen hade man ju först också om vindrutebåten. Förra ägaren hade döpt den till Tossu och det namnet fick den behålla under vår tid tillsammans. Vi färdades mellan Hangö i öster och Jurmo i väster med Tossu. Ända till Utö torde vi inte ha kommit med den, om jag minns rätt. En dag, en vacker dag, men blåsig, startar vi för seglats med Hangö som mål. Inga problem, en skäribåt är ju sjöduglig i högsta grad. Inte skulle ju annars skäriborna köra omkring i skäribåtar. Ute på Hangö västra med kurs ungefär sydost och sjö från ungefär sydväst, blev jag lite fundersam om skärifolket körde med skäribåtar för att de var sjösäkra, eller tackvare någon djupare liggande orsak. Som ansvarig skeppare beordrade jag mig att vid lämpligt tillfälle, utan att stjälpå båten, gira till kontrakurs. Höll den på att stjälpå? frågade Pipsa. Då hade Macke fallit i durken. Det blev att köra in i en lagun vid Båtskär, en ofta både tidigare och senare besökt plats, för att invänta att "stormen" skulle bedarra. På vår plats låg en stoor båt. På namnskylten kunde man läsa LAXEN och under HANGÖ. Vi lade oss på behörigt avstånd, inte helt glada över främlingarnas exploatering av våra domäner. Efter landningen satte jag mig på rufftaket för att närmare beskåda grannbåten. Formerna var, som man brukar säga, läckra. Speciellt förtjust blev jag i språnget, det breda skarndäcket och arbetsdäcket mellan skansen och hytten. Prima båt grannen hade.



Tossu

Senare på kvällen började de steka plättar på vår notskipaikka. Det var inte bra. Ännu något senare inbjöds vi på plättkalas. Hyfsat folk. Då plättarna var nerskölda var stämningen redan helt otvungen. Sällskapet kom från Salo, som hade varit Laxens hemmahamn i fem år, trots att namnskylten som hemmahamn ännu angav Hangö. Något onykter, men helt ärlig, började jag förklara hur sakligt snygg båt de hade och att jag nog egentligen hade förälskat mig i den. Lasse, båtens ägare och ägare till Salon Dieselhuolto, lyssnade eller lät bli, men då jag tystnade sade han "oikeastaan se on kyllä myytävänä". Voj, voj, allt mitt prat var inte alls bra med tanke på priset vid ett eventuellt köp. Finskan har ett bra ord för det här, "lörppösuu". Att genast besiktiga båten ansåg Lasse inte lämpligt för det var ostädad ombord. Sent nästa morgon var båda båtlagen färdiga för inspektion och Laxen uppenbarligen städad.

Pipsa och jag blev båda begeistrade. Här kunde man gå in i hytten. Man behövde inte krypa in genom ett litet hål i skottet, o.s.v. Mackes åsikt kom vi i ivern inte att fråga. Hur som helst så utvecklade sig händelserna så, att drygt en vecka senare åkte svärfar Georg, svåger Konsta, numera kortare bara Konsta och jag till Salo. Avsikten var att pressa priset på Laxen så att man skulle kunna se på Lasse hur det sved i hans skinn. Efter avslutad affär sved det nog snarast i Pipsas och mitt skinn, men Laxen var vår. Detta hände sommaren 1977. Nu var vår lilla familj ägare till tre båtar.

Den första stod på land. Den var namnlös. Tossu låg innanför vågbrytaren nära Skabban och Laxen i hamnen i Bryyke. Alla hade i tur och ordning varit vår bästa båt. I detta skede kom Macke fram med någonting jag inte glömmer. Han sade, "pappa, nu tycker jag att du inte skall köpa mera båtar". Pipsa flinade för hon hörde det. Lite som Knatte, Fnatte och Tjatte kompletterade hon Mackes mening med "åtminstone inte innan du sålt några av dem vi har".

Laxen, byggd i furu på furuspant, kom att bli mitt öde, alltså ett av dem. De andra låg som Libertyångarna efter andra världskriget och väntade på vad som skulle hända. Efter en häftig annonskampanj blev båda sålda inom loppet av ett par veckor. Jag kände mig fri att handla båtar igen. Laxen ja, byggdes i Sandö ström av Johnsson. Som inledning på jobbet gick han till skogs och fällde sjuttio tätvuxna furor. Allt virke gick ju inte åt, men för att få lämpliga bitar räknade Johnsson att sjuttio stammar måste han ha. Olympiasommaren (1952 som information för mobilgenerationen) sjösattes Laxen och kördes till Hangöby till sin beställare Axel Sandin. Senare övertog fiskare Andersson båten. Laxen var första båt i Finland som byggdes för laxfiske i rum sjö. Vid sidan om fiske sysslade Andersson med att köra på turister och Hickens fotbollslag till Bryyke när AC Bryyke skulle ges på nöten. Första motor var en Wickström diesel på sjutton indikerade axelhästkrafter. På den tiden klassificerades tydligen vissa motorer som ångmaskiner. Alla dessa



Laxen

hästkrafter lär skall ha räckt till för att hålla båten på plats om det blåste emot. Känner inte till vilken av ägarna som halade ut Wickströmarn och satt i en Ford Major, enligt papperen nertrimmad till 49 heppor, av någon anledning. Samma, eller motsvarande, motor åker än idag omkring på åkrar runt om i landet. Senare bytte jag om till den sexcylindriga versionen av Ford. Trader kallar de insatta den. Samtidigt ändrades allt från att ha varit styvt till helfjädrat. Gummidynor, kardanleder och trycklager, så att propellern inte skuffar på motorn.

I begynnelsen började det pirra i magen en halv timme innan man skulle komma till en hamn där man antog att det kunde finnas lite tätare med båtar. Att manövrera Laxen kändes som man föreställer sig att det skulle kännas att första gången med helsläp backa in i en portgång vid rusningstid i Helsingfors. Elektroniken ombord inskränkte sig till LA telefon och ett ekolod, stort som ett klädska. Senare kompletterades utrustningen, men mera därom längre fram.

Redan första sommaren lyckades jag backa jollens lina i propellern. Halva jollen drogs ner under ytan. Att hoppa i med kniven i högsta hugg var motbjudande men måste göras. Ingen kom att tänka på att tygla jollen med ett annat rep, så vid kapandet for jollen iväg som en raket och simturen blev onödigt lång. Till saken hör att jollen var en Pioneer med dubbelskrov och luft emellan. Några dagar innan skolan skulle börja var det ankarlinans tur att bli uppnyttad. Det var fem före att kättingen också skulle ha hamnat med runt propellern. Nu var omständigheterna redan så ruskiga att själsfriden höll på att rubbas. Till all lycka finns det en skaplig kamin ombord och Pipsa fixade till en kossutoddy medan jag skakande plaskade i vattnet. Efter utfört uppdrag sade jag, kanske för mig själv, att nästa sommar måste det finnas dykutrustning på Laxen. Så blev jag självlärd sportdykare. Naturligtvis läste jag några handböcker om dykning för att inte behöva lära de mest vådliga farorna kantapään kautta. Det har till och med lyckats att byta propeller mitt ute på djupt vatten efter att ett skadat blad bara for iväg. Åtgärd måste vidtas direkt för Laxen vibrerade så att horisonten var lika suddig som betraktad genom en kikare där prismorna har rubbats. Bredvid arbetsplatsen hängde ett plåtämbar med behövliga verktyg. Den nu tvåbladiga propellern blev såld med annat skrot till Mjölbolsta och återfanns långt senare på Kuusakoskis centrallager.

I början av 80-talet, 1980 flyttade vår lilla familj till Ekenäs, fanns det gott om lax i Finska viken och heter båten Laxen är det ju klart att laxfiske är ett måste. Några kompisar hade rev, men inte lämplig båt så vi gjorde gemensam sak.

Under min tid har Laxen (båten) inte varit förföljd av fiskelycka, men gångerna vi kommit tomhänta hem är ändå ganska få. En morgon vid utfart var det otroligt disigt söder om Hästö-Busö. Vi antog att det rörde sig om morgondis som skulle lätta bara solen kommer över horisonten. Så gick det inte. Svallvågor och långa bölanden var det enda som fick oss att förstå att trafiken var omfattande. Vi försökte uppskatta positionen när reven var nerpackad i sin låda igen. Kursen lades mot Ajax. Sent omsider och ganska plötsligt dök en holme upp rakt förut. Det var Mulan! En titt på sjökortet fick oss övertygade om att något av alla skyddshelgon hade följt vår färd mellan grynnor och klackar. Den fiskefärden var orsak till att utrustningen kompletterades med en Deccamottagare. En Leab, som alla andra hade. Fanns det fisk så fanns det också fångstbåtar. Eftersom en laxrev kan vara omkring tio kilometer lång, var det ibland trångt om saligheten. De övriga, yrkesfiskarna, dirigerade varandra via VHF. Naturligtvis var de irriterade på Laxen som inte visste var och åt vilket håll det fanns ledigt utrymme. Någon av båtarna hade både LA och VHF och den fick fungera som link mellan Laxen och de andra. Nå, såhär kan man ju inte ha det, varför det fanns orsak att installera VHF. Logiskt eller hur. Radarn kom sedan för att det inte var så enkelt att nattetid hitta inloppen till vågbrytaromringade främmande hamnar. Nog fanns det också någon annan anledning till att skaffa radar. I alla fall började Laxen bli sjövärdig vad elektroniska hjälpmedel beträffade.

Jag gör gällande att den sjövana som laxfisket gav, var orsak till att till exempel seglatser som Ekenäs-Bornholm, nonstop, blev gjorda. Första längre trippen gick genom Göta kanal och nedre vägen runt Sverige hem. Att ratta Laxen var i början ett nöje också för de unga ombord.

Småningom blev det i alla fall en uppgift som mottogs med långa tänder. Som någon erfaren har sagt ; "det finns inga nöjesbåtar, inte är det ju något nöje att höra på gnatande människor, fritidsbåtar däremot är nog bekant". Åt Bjerka, som vi träffade i Vestervik dit han hade båtat tillsammans med fru, sade jag att Laxen inte far på flere såkallade långfärder innan det finns autopilot som sköter rattandet. En Scanpilot AH 207 blev valet. Denna manick får vi nog tacka för att seglatserna kom att bli allt längre. Den gjorde det möjligt att syssla med allehanda eller läsa och bara emellan granska horisonten. Långresor har blivit berättade om tidigare, både i Enslinjen och Krysspricken. Så mycket kan kanske i alla fall sägas att längsta färden gick till Lerwick på Shetland. Att vara båtturist, åka omkring och komma till främmande hamn på egen köl och bo i egen kajuta, att stiga iland efter fyrtio timmars skvalpande, att dra upp sin egen jullax, har Laxen gett möjlighet till.

En sak till. Under sin Salotid hann Laxen under en helg inte mycket längre än till Bolax. Diket upp till Salo är ju långt som fattigåret. Då den sålunda efter fem år i förskingringen åter uppenbarade sig i hangövattnen var en vanlig kommentar, aj, Laxen lever fortfarande. Och så fick man höra all världens historier om både båt och människor som var med då det begav sig. Det var roligt att lyssna till de väderbitna föredetta sjöbusarna, numera hamnbusarna.

Rolle A

Raseborgs El - industriarbeten
- också övriga elinstallationer



Tommy Öberg
Raseborg
10600 Ekenäs

Tel. 019 - 241 6611, 0500 - 478 289
Fax 019 - 241 6612

BRANDSLÄCKARE SERVICE



TEKNO-TEST T & G Lindberg

Industrigatan 10600 Ekenäs

Tel. 019-2413429 0400-805347

Fax. 019-2461281

Brandsläckare : Försäljning, Fyllning, Besiktning
Även luftflaskor Besiktning o fyllning

OY MERIBEL MARINE AB

- polyester harts
- gelcoat
- glasfibermattor
- härdare
- tillhörande verktyg m.m.
- även i små mängder

HANGÖVÄGEN 74 (infart vid EKE-MARIN) Tel. 0400 - 538 589

Fax 019 - 246 2431



VNB-Auto , Horsbäck
tel. 020 745 8360

PENEVA KÖK
KEITTIÖT

- försäljning
- planering
- tillverkning



KB PENEVA KY
INDUSTRIGATAN
10601 EKENÄS
019-2461892



FURUNO® **GARMIN**. NAVMAN

Integrerad radar / plotter

FURUNO® **NAVnet**

Kom och bekanta Er med dagens teknologi.

Auto-Dip AB
OY

KARIS - KARJAA ☎ (019) 212 7400

EKENÄS - TAMMISAARI ☎ (019) 212 7500

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 1.10.2004 30.9.2005

Stadgenligt årsmöte hölls fredagen den 29 oktober på Restaurang G&H, 20 personer var närvarande.

Styrelsen har under verksamhetsåret bestått av: Kommodor Helena Röberg, vicekommodor Jan-Peter Kivelä, sekreterare Kati Grunn, kassör Sami Nevalainen, ledamot Tomas Walls och Hans Wikström.

Som bokförare utom styrelsen har styrelsen vidtalat Mona Walls.

Som revisorer har fungerat Ingvar Jönsson och Eric Wikström, revisorsuppleant Ingmar Söderlund.

Styrelsen har sammanträtt till 8 protokollförda möten.

Medlemsantalet är vid verksamhetsårets slut 300, vilket utgör en minskning med 18 skeppare.

Navigationskurs hölls i Medborgarinstitutets regi, med Sven-Olof Nyström som lärare. Deltagarantalet för kustskeppare var för lågt, därav ordnades ingen kustskepparkurs.

Deltagarintresset i årets skrivbordsnavigering blev svagare än förr om åren.

Fyra stycken lämnade in, Guy Sundell blev kallad till final, men avstod från deltagandet.

Hyreskontrakten med ESS upphörde på grund av lokalrenovering. Nu tillfällig klubblokal vid Bryggerigården, gemensamt med Sportdykare Piraya och Ekenäs sjöräddare.

Sommarträff 6 augusti på Stuvuholmen. BNK tackade för vänlig inbjudan med en mycket fin ”Välkommen” stentavla.

ENK:s medlemstidning Enslinjen utkom och utskickades till medlemmarna i februari månad. Huvudredaktör Jan-Peter Kivelä.

Klubbens ekonomiska läge framgår av bokslut och revisionsrapport.

Vi representerar



- Vi tar båtar till försäljning.
- Finansierings- och bytesmöjlighet!!!
- Service
- Transport



*Starset båttrailer säljes och uthyres.
Suomi och Särki båtar.*

Förmånliga pris. Begär offert. Det lönar sig

EKENÄS BÅTFÖRMEDLING K. HOLM

Gammelboda tel. 0400-488 885, FAX / TEL 019-246 2969 även kvällar

Tre av familjens minsta, två pojkar och en flicka, leker i badkaret. Plötsligt kommer lillflickan ut ur badrummet, stortjutande och ropar att hon inte får vara med.

Modern frågar varför och Ida snyftar:

- Pojkarna leker undervattensbåt, och jag får inte vara med, för jag har inget periskop!

Svensson köpte på gamla dar en liten segelbåt och skrev in sig i traktens segelsällskap och deltog i en av klubbens regattor. Men tyvärr så drog den ena båten efter den andra ifrån, till sist satt han där alldeles ensam. Då utbrister Svensson:

- Och det här kallar dom segelsällskap!

Medlemmar 2005

AHLFORS BERT	***	EKLUND GUNNAR	***
AHLFORS GÖRAN	★	EKLUND LARS	***
AHLHOLM AULIS	*	EKLUND THOMAS	*
AHLHOLM PIRKKO	*	EKSTRÖM LEIF	**
AHLQVIST BRITA	**	ELGH ROLF	***
AJALIN TAISTO	**	ELORANTA TERO	*
AJALIN TAPANI	*	ENBERG TOR	**
ALLE 'N HENRY	*	ENGSTRÖM HENRY	*
ALM BJARNE	***	ENLUND GUNILLA	**
ALTNER ROLF	***	ERROLL ERIK	**
ANTIN PATRIK	*	EWALDS NILS	**
ASPLUND INGMAR	***	FAGERHOLM ANNE	*
BACKMAN CHRISTER	*	FAGERHOLM JOHN	***
BACKMAN ULF	***	FAGERHOLM KJELL	*
BERG GUNNAR	*	FAGERSTRÖM CURT	***
BERGLUND BJÖRN-OLOF	**	FAGERSTRÖM PATRIC	*
BERGLUND DICK	★	FAGERSTRÖM STURE	***
BERGLUND GÖSTA	**	FALCK FREJ	***
BERGLUND STAFFAN	*	FORSBERG HILDING	**
BERGLUND STIG	*	FORSBLOM SUSANNA	**
BERGSTRÖM BROR	***	FORSBLOM TOMAS	**
BERGSTRÖM DAG	**	FORSELL NILS	**
BERGSTRÖM MARIANNE	*	FORSMAN BÖRJE	**
BJÖRK INGA	***	FORSSTRÖM KARL	*
BJÖRK MARKUS	**	FREDRIKSSON CARL-ERIK	**
BJÖRKENHEIM BENGT	***	GERKMAN MATS	*
BJÖRKLUND BÖRJE	**	GOTTBERG ANETTE	*
BJÖRKLÖF LARS	**	GOTTBERG SASOLA	**
BJÖRKQVIST ANN-KRISTIN	**	GRANHOLM GHITA	**
BJÖRKQVIST BROR	**	GRANSTRÖM BJARNE	*
BJÖRKQVIST PIRKKO	*	GRÜNN ANN-CATRIN	*
BLOMQVIST ROGER	*	GRÜNN TOMAS	*
BOSTRÖM LARS	**	GRÖNBERG BJÖRN	**
BOSTRÖM MAX	**	GRÖNHOLM GUSTAF	***
BRUNCRONA CECILIA	***	GRÖNHOLM REGINA	*
BUSSMAN CARL-JOHAN	**	GRÖNQVIST JAN-OLAV	***
BUSSMAN ROGER	*	GRÖNQVIST KAJ	*
BÄCKMAN GÖRAN	*	GRÖNQVIST KURT	*
BÄCKMAN KARIN	***	GRÖNQVIST OLOF	**
BÄCKMAN PATRIK	*	GRÖNROOS EVA	**
BÄCKMAN PER-ERIK	*	GRÖNROOS RALPH	**
BÖHME FREDRIK	*	HAGERT DOROTHEA	***
CARLSSON CAMILLA	*	HEMANUS GÖRAN	**
CARPELAN NANCY	**	HILDEN RENI	***
CARPELAN PATRIK	**	HJORT CHARLES	**
CARPELAN ROLF	***	HOLM CARL-MIKAEL	*
DAHLSTRÖM TOM	**	HOLM CARL-OLOF	**
DANIELSSON GÖRAN	***	HOLMBERG BO-ERIK	**
DEGERLUND GREGER	**	HOLMQVIST ROBERT	*
DEGERLUND LEIF	**	HOLMSTRÖM CARITA	**
DEGERLUND STEFAN	*	HOLMSTRÖM MAGNUS	**
EHRSTEDT BENGT	**	HOLMSTRÖM TOMMY	**
EHRSTEDT JARL-JOHAN	*	HONGELL BARBRO	***
EKBERG MIKAELA	*	HULTGREN CARL-MAGNUS	***
EKBERG TAGE	**	HULTGREN HENRIK	*
EKEBOM SUNE	*	HÖGLUND JAN-ERIK	***
EKEBOM ULF	**	HÖGLUND KJELL	*
EKLUND CHRISTER	***	ILLMAN ULLA	***
		JANSSON RAINER	**
		JOHANSSON GUY	*

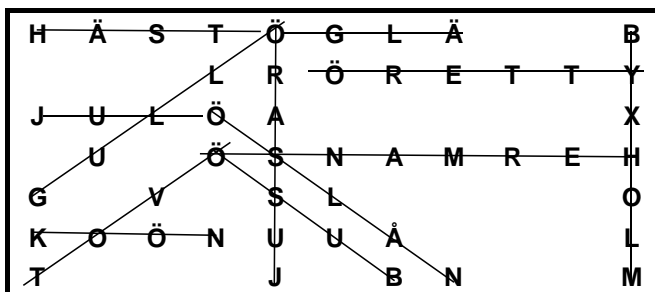
JOHANSSON PATRICIA	*	NYBERG HENRIK	*
JOHANSSON-JUUP VALTER	*	NYBERG RUNE	**
JÄRNSTRÖM ELIEL	**	NYBERG VIVAN	**
JÄÄSKELÄINEN JUHA	*	NYBOM LEIF	**
JÖNSSON INGVAR	***	NYLUND DANIEL	**
KARME TOM	**	NYLUND LARS-ERIK	***
KESKIKYLÄ ANTERO	***	NYLUND MAGNUS	***
KIVELÄ JAN-PETER	*	NYLUND MIKAEL	**
KLINGENBERG ANNA	**	NYMAN HANS-ERIK	***
KROGARS JAN-ERIK	***	NYMAN HENRIK	*
LAGERSTRÖM CHRISTER	**	NYSTRÖM MONICA	**
LANDEN FREDRIK	**	NYSTRÖM OLOF	***
LEINO JOUKO	***	NYSTRÖM ROGER	**
LINDBERG ROGER	*	NYSTRÖM SVEN-OLOF	***
LINDBLAD CARL-GUSTAV	***	OJA TAUNO	*
LINDBLAD KIM	**	PALMROOS MIKAEL	*
LINDBLAD STIG	*	PETTERSON KAJ	*
LINDBOM MIKAEL	**	PHILSTRÖM LEIF	*
LINDERMAN BÖRJE	***	PIPONIUS ULF	***
LINDGREN GUSTAF	**	POUSETTE CARL-GÖRAN	**
LINDGREN JOHAN	*	REHNMAN LOTTA	*
LINDGREN RAGNAR	***	REHNSTRÖM CAJ	**
LINDHOLM HENRIK	*	ROSENLUND OLOF	*
LINDHOLM KENNETH	*	RUNDQVIST HANNES	**
LINDHOLM PER-ERIK	*	RUNDQVIST ROBERT	*
LINDQVIST GUN	***	RÅSTEDT KALLE	***
LINDQVIST LARS	**	RÖBERG HELENA	**
LINDQVIST RALF	**	RÖNNBERG HARRAS	**
LINDQVIST TONY	*	RÖNNBERG JERKER	*
LINDROOS BENGT	*	SAHLSTEDT YRJÖ	*
LINDROOS FREDRIK	*	SANDBERG MICHAELA	*
LINDROOS PETER	***	SANDELIN BJÖRN	**
LINDSTRÖM CURT	***	SANDQVIST FELICIA	*
LINDSTRÖM HÅKAN	*	SARKANEN STEFAN	*
LINDSTRÖM SVEN	***	SAVIOLAINEN-NYLUND MARIJATTA	**
LINDSTRÖM TOR	**	SELIN KIMMO	*
LINDSTRÖM ÖSTEN	*	SELIN PASI	*
LJUNGGREN ALEXANDER	*	SJÖBERG BÖRJE	**
LUNDSTRÖM ROLAND	*	SJÖBERG HANS	*
LUNDSTRÖM TOR-BJÖRN	**	SJÖBLOM ROGER	*
LUNDSTRÖM-LEINO HILLEVI	*	SJÖBLOM TOMMY	*
LUPALA TONI	*	SJÖBLOM ULF	*
LÖFROOS SNÖFRID	**	SONTAG GITTE	**
LÖFSTEDT VIKTOR	*	SPRING OLLE	***
LÖNNGREN JONAS	*	STARK PAMELA	***
LÖNNGREN SÖREN	*	STENSTRÖM BJARNE	*
MALMBERG PEHR ERIK	*	STEPHAN-SUNDSTRÖM ETHEL	**
MALMEN JAN-ERIK	*	STOOR PATRIK	*
MARTIN NIKLAS	*	STRANDBERG MARIANNE	*
MASALIN ROBERT	**	SUNDBLOM KLAUS	*
MATTILA JUUKA	**	SUNDBLOM MARTIN	**
MATTSON HANS	**	SUNDBLOM MARTINA	**
MECKLIN HANS	**	SUNDELL GUY	***
METZNER THOMAS	*	SUNDSTRÖM ANN-MARI	**
MOED JAN W	**	SUNDSTRÖM CHRISTINA	*
MÖLLER NILS	***	SUNDSTRÖM GREGER	**
NEIGLICK VIRVE	*	SUNDSTRÖM GUY	**
NEVALAINEN SAMI	***	SUNDSTRÖM LARS-ERIK	*
NIEMINEN RITA	*	SUNDSTRÖM PER-ERIK	**
NORDSTRÖM BARBRO	**	SUNDSTRÖM SUNE	**

SUNDSTRÖM SVEN	**	ZITTING JOAKIM	**
SUNDSTRÖM TORD	*	ÖBERG TOMMY	***
SUNDSTRÖM-MILDDH TOVE	*	ÖBLOM GUN	***
SUOMINEN-LINDSTRÖM GUNILLA	*	ÖRNMARK JOHAN	*
SVARTSTRÖM KAROLA	*	ÖSTERBERG GUN	*
SÖDERLUND CHRISTIAN	*	ÖSTERBERG KIM	*
SÖDERLUND INGMAR	***	ÖSTERMAN HENRICA	*
SÖDERSTRÖM BILL	***		
TALLBERG RALF	**		2
TALMO ARTO	***	***	63
TALMO PAMELA	*	**	103
TALMO PATRICIA	*	*	120
THUREN CLAS	*		
TIHVERÄINEN KALEVI	**	-----	
TUOMELA KARI	**	Sammanlagt	288
TÖRNROOS TOM	***		
UGGELDAHL BJARNE	**	= SJÖKAPTEN	
VAARIMO MARLENE	***	= HÖGSJÖSKEPPARE	
VAARIMO PENTTI	***	= KUSTSKEPPARE	
WALLENIUS STEFAN	**	= SKÄRGÅRDSSKEPPARE	
WALLS TOMAS	***		
VASANKARI JOUNI	**		
WASS TAGE	*		
WENDELIN VILHELM	**	Nya skärgårdsskeppare 2005	
WESTERHOLM BO-ERIK	**	BÖSTRÖM JOHN	
WESTERHOLM EINAR	**	ENBERG VIKTOR	
WESTERLUND KAJ	*	FALK EVA-MARIA	
WESTERLUND KERSTIN	*	FRÖBERG BENJAMIN	
WESTERLUND KIM	*	GRANSTRÖM STIG	
WIGREN TOM	*	GRÖNQVIST JAANA	
WIKBERG ANNA	*	ISAKSSON KIM	
WIKSTRÖM ANDERS	*	KARÉN CHRISTIAN	
WIKSTRÖM ERIC	**	LIND MARIE	
WIKSTRÖM HANS	**	MANNSTRÖM MAGNUS	
WIKSTRÖM JÖRGEN	**	NYMAN DANIEL	
WILLBERG INA	*	NYSTRÖM JENNY	
WINBERG GUNILLA	**	REHN FREDRIK	
WINSTEN BO	*	SJÖBERG JOHAN	
WOLFF CARL-GUSTAF	***	TALMO CHRISTIAN	
WREDLUND KAJ-MIKAEL	**	TALMO PERNILLA	
VUORIO TAISTO	**	VIBERG SARI	
YRJÖNEN KLAUS	**		

På grund av en datorkrasch är inte alla uppdateringar gjorda som Ni skickat till mig. Jag hoppas att Ni har överseende och skickar dem till mig på nytt. Adressen är: jan-peter.kivela@pp.inet.fi
Skärgårdshälsningar Jan-Peter Kivelä

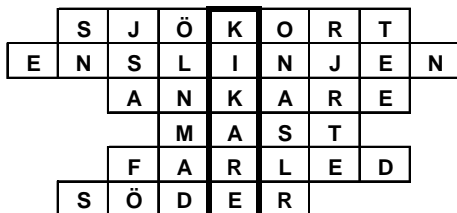
Lösningar

Finn 12 öar och holmar i Ekenäs skärgård



Ordlek

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.



- Karta
- Tidskrift
- Förtöjningsartikel
- Finns i segelbåt
- Streck på sjökort
- Väderstreck

Rätt svar:

K I K A R E

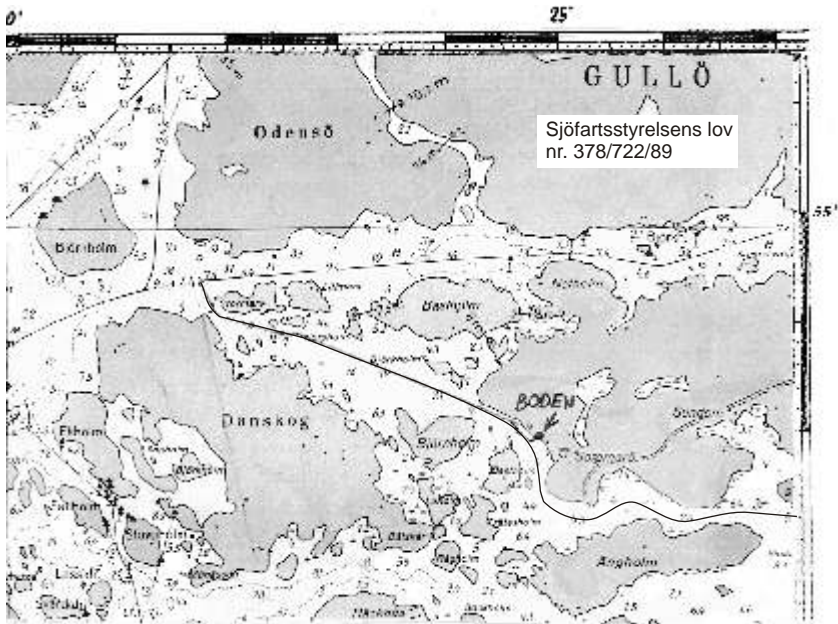


Strand Shell Ekenäs Gästhamn



Bränsle till båten & gott kaffe på en solig terrass.

Norra hamnen Ekenäs 019 241 1360 019 241 1790
 Tidig vår eller sen höst ring 0400 704106 / 0400 813502



UTDRAG FRÅN SJÖKORT 21
SMÅBÅTSSJÖKORT 727

Nu vid utprickad farled

**SOMMARCAFÉ
OCH BOD
ÖPPNA ALLA DAGAR**

**CAFÉET 10 - 20
BODEN 09 - 20**

**Telefon butik 019-201 350
café 019-201 351**

VI HAR
- LIVSMEDEL
- BRÄNSLE
- FISKETILLBEHÖR
- TAXIBÅT
- GÄSTBÅTSPLATSER



Skaldö

fiskebod