



REDERI AB ENGSHIP

Quality and care
from the North

The fleet



m/v Estraden



m/v Heralden



m/v Serenaden



m/v Garden



m/v Borden



m/v Bravaden



m/v Norden



m/v Transparaden



m/v Passaden



m/v Klenoden



m/v Smaragden



m/v Najaden



m/v Trenden



m/v Winden

A Finnish shipping company
REDERI AB ENGSHIP

More info...
www.engship.fi



THE CAPTAIN

MEDLEMSTIDNING FÖR ÅNIKAP

ANNONSBILAGA

2004



**RELIABILITY
SINCE 1896**

Alfons Håkans Ltd
www.alfonshakans.fi



**TOWAGE – SALVAGE – ICEBREAKING
HEAVY TRANSPORT – SUBMARINE WORK**

PLENTY ISLANDS, MR. PILOT • I KYLFART PÅ 1980-TALET • ALEXANDRA
MF/HF DSC-UTRUSTNING • YRKESJÖFARTSMÄSSAN • MASKINISTUTBILDNING

**UNIVERSITY OF TURKU
CENTRE FOR MARITIME STUDIES**



**CONTINUING EDUCATION
AND RESEARCH SERVICES**

- * PORT MANAGEMENT AND DEVELOPMENT
- * SHIPPING AND INTERNATIONAL TRANSPORTS
- * SHORT SEA PROMOTION CENTRE FINLAND

Turku Head Office:

WTC Building, Veistämönaukio 1-3
FIN-20100 Turku, Finland
Tel. +358-2-281 3300, Fax +358-2-281 3311
<http://mkk.utu.fi>

Rauma Unit:
Suojantie 2
FIN-26100 Rauma

Pori Unit:
PL 181
28101 PORI

FINLAND - SWEDEN

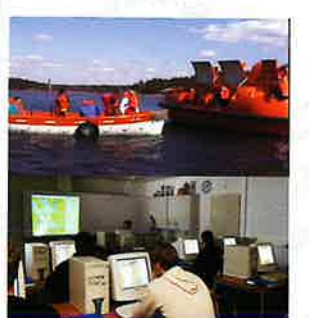


**MÅNGSIDIG SJÖFARTSUTBILDNING VID SYDVÄST
SJÖFART!**

Vuxenutbildningslinjen till sjökapten är för dig som är styrman eller vaktstyrman, har befälserfarenhet och nu önskar fortsätta till sjökapten. Ansökningsblankett fås på vår hemsida <http://maritime.sydvast.fi> under aktuellt.

NYTT! Vuxenutbildning till vaktmaskinmästare

Fr.o.m. i höst är det möjligt att studera till vaktmaskinmästare vid Sydvest Sjöfart. Ansökningsblankett fås på vår hemsida <http://maritime.sydvast.fi> under aktuellt. Vid frågor angående utbildningen kontakta kenneth.grondahl@sydvast.fi, tel. 02-4337366 eller 044-7827366



Finnish Maritime Index 04-05
Den ultimata guiden till finländsk och åländsk sjöfart



NU HELT I FÄRG! Årets utgåva av årsboken om finländsk och åländsk sjöfart är tryckt helt i färg och rikligt illustrerad. Den innehåller kontaktuppgifter till de flesta sjöfartsrelaterade företag och institutioner i Finland och på Åland.

Läs bland annat ...

- Foto och data för handelsfartyg ägda och tidsbefraktade av rederier/operatörer i Finland och på Åland samt de större enheterna inom sjöstridskrafterna och sjöbevakningen
- Godby Shippings historik med komplett fleet list
- Viking Lines "Papenburg-systrar"
- Fortum Shippings nybyggnadsprogram
- Handelsflottan 2003



Utkommer i slutet av april
SEK 275, EUR 30

Förskottsbetal till postgiro 100 95 98-2 eller bankgiro 5211-8650, ange koden "FMI 04-05" och vi levererar ditt exemplar direkt till din adress! Glöm inte mottagare och leveransadress.
E-post: info@breakwater.se



SPECIALISERINGSTUDIER:

Företagande och ledning inom sjöfartsklustret, 25 sv, är till för dig som är sjökaptens/sjöingenjör med minst ett års ombordtjänstgöring i befälsställning. Målet med utbildningen är att utveckla en helhetssyn på företagsmiljön och företagsledning inom sjöfartsklustret. I utbildningen ingår kurser i bl.a. ledarskap, logistik, företagsekonomi och teknik. De teoretiska studierna kompletteras med praktik inom t.ex. rederier, hamnar, försäkringsbolag, sjöfartsmyndigheter eller motsvarande. Ansökningstiden är 1.4-3.9.2004. Utbildningen inleds 11.10.2004 och studieavgiften är 150 euro. För ytterligare information kontakta peter.bjorkroth@sydvast.fi Tel. 02-4337352

Maritim säkerhet, 25 sv, är till för dig som är sjökaptens/sjöingenjör med minst ett års ombordtjänstgöring i befälsställning. Målet med utbildningen är att utveckla en helhetssyn på, en fördjupad insikt i och en operativ kompetens inom alla de delområden som berör sjö- och sjöfartssäkerhet. Kursen riktar sig till personer som söker kunskap och färdigheter för att tjänstgöra som fartygs- eller rederisäkerhetsofficer (safety officer) likväl som fartygs- eller rederisecurityofficer, (SSO/CSO) som DPO, säkerhetschef eller i olika myndighetsfunktioner. Ansökningstiden är 1.4-3.9.2004. Utbildningen inleds 1.11.2004 och studieavgiften är 150 euro. För ytterligare information kontakta guy.mickelsson@sydvast.fi Tel. 02-4337367, 044-78277367

Sydvest Sjöfart
Malmgatan 5, 20100 ÅBO

<http://maritime.sydvast.fi>
Tel. 02-4337350 sjofart@sydvast.fi

"Plenty Islands, Mr Pilot"

JAG FICK EN GÅNG en lotsning från Utö till Åbo. Mörkt var det när jag kom upp på bryggan. Kaptenen överlät kommandot åt mig och bjöd på en god kopp kaffe. Sedan önskade han oss en god vakt och försvann. Vi blev på tu man hand med styrmannen. Han stod vid den ena radarn och hade sexmilsskala. Jag stod vid min radar och styrde med automaten.

Efter en liten stund frågade styrmannen blygt:

"What are all the dots in the radar, Mr Pilot?"

Jag svarade:

"They are islands, Mr Mate."

En tyst minut följde.

"Plenty islands, Mr Pilot."

LOTSEN WESTERBERG steg ombord på en liten coaster vid Utö för att lotsa den till Lohm. Utösvängarna gick normalt och allt var väl ombord. Farten var max 9 knop. Väl ute på

Vidskärsfjärden började maskinen gå tungt och farten dalade. Efter en stund stannade maskinen helt. Skepparen var också maskinchef och sade åt lotsen:

"Mr Pilot, I go down for a minute."

Skepparen kom upp och sade att han inte kunde lösa problemet. Westerberg sade att förhållandena var trygga och att ankare inte behövde läggas. Men Westerberg var också maskinkunnig, och sade att han gärna gjorde ett besök i maskinrummet. Problemet blev snabbt diagnostiserat av Westerberg. Efter en stund var det löst. Westerberg bad skepparen starta motorn på nytt, och så fortsatte resan med 9 knops hastighet mot Lohm för följande lotsbyte.

SOM UNG LOTS fick jag en lotsning från Lohm till Åbo. Det var en vacker solig sommarmorgon. Mycket snabbt kunde jag konstatera att radarns heading line visade nästan 10 grader fel. Jag frågade kaptenen om han var medveten om detta. Han visste om felet, men inte om dess storlek. Han frågade mig om jag kunde ringa till någon serviceman som skulle kunna komma ombord och titta till felet i hamn. Jag försökte nå Asser Koivisto, men fick inget svar. Men Asser hade varit min lärare i elektroteknik och från hans timmar kom jag ihåg att ett HO-fel var lätt justerat från scannern.

Jag frågade skepparen om radarns manual fanns tillgänglig. Efter att ha tittat i den visste jag hur felet skulle korrigeras. Scannern var belägen i en mast nära bryggvingen. Jag sade åt skepparen att någon fick skruva bort kåpan från scannern. Så skedde.

På södra Erstan bad jag skepparen stoppa fartyget. Sedan for Lindholm upp i masten och det tog skruv. Felet reparerades och resan fortsatte. Skepparen var nöjd och lotsväskan vägde tungt i min hand när jag bar den i land.

Efteråt har jag roat mig med tanken om att Åbo hamn just då hade anropat på VHF:en. Då hade de fått svaret på norska:

"Det går ikke, för lotsen är uppe i masten."

ETT AV DE mest udda uppdrag jag varit med om började på följande sätt.

Jag skulle lotsa en båt från Lohm till Pargas. Vid lotsbytet fick jag information av Utö-lotsen om att jag skulle vara på alerten då det gällde att ändra farten för vi hade levande last ombord. Det var 110 hästar som var på sin sista resa. Hästarna stod packade som sillar i lastrummet och varje gång man gjorde en större gir och fartyget krängde, försköts lasten på ett eller annat sätt. Man fick använda stora radervinklar för att få stopp på giren. Speciellt då man drog ned på telegrammet började fartyget kränga.

Följande dag kunde jag läsa i tidningen, och underrättades via andra medier om, att dessa hästars adress var korvfabriken.

Robert Lindholm

Framtidstro

ÅR 2003 VAR ETT jubileumsår för skolan. Festligheterna förlöpte bra och under flera olika tillfällen där Finlands äldsta yrkesutbildning hyllades kunde man konstatera att skolan kan vara stolt över sin historia och se med tillförsikt mot framtiden. Skolans samarbete med Ånikap-föreningen gagnar bägge parter – inte minst de som studerar inom utbildningsprogrammen. Resultatet av samarbetet kan dagligen upplevas i skolan genom en allt aktivare roll och verksamhet inom sjöfartsklustret.



År 2005 innebär ett jubileumsår för Ånikap. Föreningen har då 20 år bakom sig. Detta blir en utmaning för föreningens styrelse. Förutom uppgiften att arrangera sjöfartsmässan och skepparbalen strävar man säkert efter att anordna någon speciell aktivitet för att fira jubileet.

Tidningen The Captain blev i år en aning försenad då redaktionen hade svårigheter med finansieringen. Annonsmarknaden är tydligen mättad i Finland, vilket resulterade i att vi var tvungna att skjuta fram utgivningen av tidningen till april.

I framtiden bör man överväga att ge ut anskaffningen av annonserna till någon privat entreprenör. Redaktionen behöver arbetsro för att fokusera sig på artiklarna och ämnesvalet i tidningen.

Per-Olof Karlsson
Ordförande, Ånikap

ISPS-koden – inte bättre än ISM-koden

TIDNINGEN THE CAPTAIN utkommer litet senare detta år, p.g.a. tekniska orsaker som man så upplysande brukar säga. Måste till att börja med återigen förundra mig över läsarnas passivitet då det gäller skriftliga bidrag att publiceras i tidningen. Jag vet att sjöfolket har åsikter i mångt och mycket. Särskilt intressant skulle det vara att få fram åsiktskontrasten mellan de äldre och yngre åldersgrupperna, emedan detta har visat sig vara ett problem på vissa fartyg.

Vi kan också, med en viss uppgivenhet, konstatera att sjöfarten återigen välsignats med nya regelverk och koder som har för avsikt att förbättra säkerheten ombord visavi terroristaktivitet. ISPS-koden, som den valts att kallas, har utarbetats i preventivt syfte och har samma svagheter som ISM-koden. Eventuellt är den ännu diffusare och den kommer att drabba den internationella handelsflottan mycket ojämnt. Att erhålla ett tillfredsställande skydd för enskilda handelsfartyg av det här slaget är inte möjligt om nuvarande logistiksystem skall upprätthållas. Detta talar för att

tyngdpunkten av det planerade arbetet bör läggas på landbacken. När och om det smäller ombord så hjälper det inte att ta fram den "hemliga, av myndigheterna godkända ISPS-manualen". Då är skadan redan skedd.

Hoppas att Ni finner tidningen läsvärd och sänd gärna in bidrag att publiceras, t.ex. om ISPS/ISM eller något annat.



Bengt Björkholm
Vice ordförande Ånikap
bengt.bjorkholm@engship.fi

INNEHÅLL

- 3 Ledare
- 5 MF/HF DSC-utrustning – mycket väsen för ingenting
- 6 I kylfart på 1980-talet
- 8 Magisterexamen i sjöfart?
- 9 Sjöfartsstuderande på seglats med Borgåjakten Alexandra
- 11 En dag i Dennis Ivanovichs liv
- 14 Työterveyshuoltoja rahtialuksilla
- 15 Sydväst inleder maskinistutbildning
- 18 "Plenty Islands, Mr Pilot"



THE CAPTAIN, 2004

The Captain ges ut med ett nummer per år av Sjökaptenerna från Åbo Navigationsinstitut (ÅNIKAP).

ÅNIKAP

Malmgåtan 5, FI-201 00 Åbo, Finland

E-post: per-olof.karlsson@sydvast.fi

bengt.bjorkholm@engship.fi

Produktion: Breakwater Publishing AB

Repro/tryck: Elanders Gummessons, Falköping, Sverige 2004



Välkommen att trivas på de vita båtarna!

Välkommen på semesterresa till Sverige, Estland, Lettland och St. Petersburg.
Vi har det största urvalet av ruttor och den lyxigaste flottan på Östersjön.

www.silja.com

SILJA LINE

hansabaltic oy

Marine electronics for professionals
Navigation and communication equipment
and much more



Hansabaltic Oy, Lepolantie 16, FI-00660 Helsinki
Tel: +358-9-754 4426, Fax: +358-9-754 4429,
Mobile: +358-400-505021
www.hansabaltic.com
E-mail: matti.rapp@hansabaltic.com

www.alandsbanken.fi

VI ERUBJUDER DIG ETT UNIKT
SERVICEKONCEPT

**ÅLANDSBANKEN
PREMIUM**

FRÅGA MERA !

ÅLANDSBANKEN

ÅBO Eriksgatan 8, tfn 0204 293 100
PARGAS Köpmansgatan 24, tfn 0204 293 150

FURUNO®

>> www.furuno.dk

Ship Security Alert System Felcom-16 SSAS



FELCOM-16 SSAS

> July 1th 2004 all ships in international trade must be equipped with a Ship Security Alert System! Are you prepared?

New FURUNO radar series FAR-21x7 and FAR-28x7



FAR-21x7 and FAR-28x7

> A new FURUNO radar series with revolutionary network technology, many new features and a outstanding user interface.

Creating Blue Solutions

FURUNO AIS transponder FA-100



FA-100

> The FURUNO FA-100 is an economic, compact and easy to install AIS transponder, with built in display and fully IMO approved.



Navigation
Kommunikation
Fiskesegning

>> Please contact us to get more information

FURUNO FINLAND OY
PL 11 / Olarinluoma 19
02201 Espoo

Tel: 09-4355 670
Fax: 09-4355 6710
E-mail: furuno@furuno.fi



FURUNO FINLAND OY
PROFESSIONAL MARINE ELECTRONICS

www.furuno.fi

SKANTI

Marine Products

- MF/HF radios 250 W-500 W
- Handheld/stationary VHF equipment
- DSC and radiotelex systems
- Inmarsat C and B
- GMDSS approved Personal Computer
- GMDSS systems for sea areas A1 to A4
- AIS systems

Iridium Satellite Solutions®

KELVIN HUGHES



- integrated bridges
- S/X band radars
- VDR's

All these and many other
interesting things
you can get from us

TL Sea Electronics OY

TL SEA ELECTRONICS OY

tel +358 400 861 095 or
+358 500 660 810

email
teemu.keranen@tlseaelectronics.fi
leif.hagner@tlseaelectronics.fi

ADVETO
ADVANCED TECHNOLOGY AB

AECDIS-2000

Adveto is a leading Swedish manufacturer of computerbased navigationsystems for the professional marine market.

The AECDIS systems shows advanced electronic charts as well as accurate nautical information



Exact weather forecastings
by **Nowcasting**

jörsutbildning på yrkeshögskolenivå krävs speciella tillstånd från utbildningsministeriet, vilket innebär att denna utbildning kan komma i gång tidigast hösten 2005.

– I detta skede har vi främst riktat in oss på att få i gång vuxenutbildningen, säger Karlsson.

Utbildningen kommer att förverkligas i samarbete mellan Sydväst Sjöfart, Åbo Yrkeshögskola och Wärtsilä Corporation.

– Vi strävar efter att bli auditerade enligt STCW-95 kvalitetsystem under våren 2004, säger Karlsson.

SKOLNING TILL VAKTMASKINMÄSTARE är andra stadiets utbildning och handhas av Sydväst Sjöfart. Den framtida skolningen av sjöingenjörer kommer att ske på svenska vid Sydväst Sjöfart och på finska vid Åbo Yrkeshögskola. De två läroinrättningarna kommer att samarbeta mycket tätt. Bland annat kommer också Åbo Yrkeshögskola att utnyttja Sydväst Sjöfarts kvalitetscertifiering av utbildningen.

Wärtsilä Corporation har meddelat att man skaffar en maskinrumssimulator till Åbo. Wärtsilä behöver simulatorn för sin egen skolning, men anläggningen kommer också att vara tillgänglig för studeranden vid Sydväst Sjöfart och Åbo Yrkeshögskola.

– Den nya utbildningen kräver därför inga tunga investeringar av oss för att komma i gång, parterna inom samarbetet har så gott som allt som behövs från tidigare, säger Karlsson.

För Sydvästs del begränsar sig investeringarna till en verkstad som byggs ihop med den nuvarande byggnaden.

ANSVARIG FÖR maskinmästarutbildningen är övermaskinmästare Kenneth Gröndahl, som nu gått iland för att bygga upp den nya utbildningen. Han har tidigare även vikarierat som lärare i maskinteknik i skolan.

– Allt måste planeras i minsta detalj, det gäller att kartlägga vilken utrustning och vilka utrymmen respektive kurs kräver, förklarar Gröndahl.

Under det första året kommer man antagligen att klara sig med de nuvarande resurserna på lärsidan. När sjöingenjörsutbildningen inleds – förhoppningsvis hösten 2005 – behöver man förstärkning av lärarkåren med en eller två diplomingenjörer.

Utbildningen av vaktmaskinmästare kommer mycket att påminna om skolans existerande program för vaktstyrmän. Den kommer att omfatta maximalt 120 studieveckor, av vilka 40 är handledd praktik.

– Eftersom det är fråga om vuxenutbildning har studerandena olika bakgrund och med varje studerande kommer vi överens om en individuell, skraddarsydd studieplan, förklarar Gröndahl.

I likhet med övriga vuxenutbildningslinjer vid skolan, kommer det exempelvis att vara möjligt att studera jämsides med arbete till sjöss.

Själva utbildningen till vaktmaskinmästare baserar sig till många delar på samma utbildning som till vaktstyrman.

– Vi kommer att finna betydande synergieffekter, menar Per-Olof Karlsson.

Kenneth Gröndahl är övertygad om att det nya utbildningsprogrammet kommer att fylla en viktig funktion.



– Jag tror absolut på detta, eftersom bristen på maskinbefäl är ett faktum. Under den korta tid jag hunnit vara iland har jag redan fått flera erbjudanden om jobb till sjöss, säger han.

I höst kommer man att kunna erbjuda totalt 20 studieplatser för vuxenutbildning till vaktmaskinmästare. Ansökningar tas emot av Lotten Brännkärr på Sydväst Sjöfart.

Pär-Henrik Sjöström

MF/HF DSC-utrustning – mycket väsen för ingenting

FARTYGETS RADIOSTATION VISAR att mer än etthundra DSC-meddelanden emottagits och kvitterats under de senaste tre dagarna. Tre av dessa är verkliga nödanrop från andra sidan jorden, två är relä-upprepningar av de nyssnämnda och ett är en kvittering från kustradiostationen.

Då återstår alltså nittiofyra meddelanden, som alla är säkerhets- eller brådskande meddelanden.

Vi kan lätt räkna ut att detta i medeltal betyder 1,3 anrop som skall beaktas och kvitteras per timme. I själva verket kan vakthavande styrman dock vara tvungen att kvittera mellan 10 och 20 anrop under en fyra timmars sjöväkt, eftersom detta är det enda sättet att tysta ned det störande alarm som alltid följer med ett anrop.

Om vi tänker oss att fartyget befinner sig i en trång och livligt trafikerad farled, där navigatörens uppmärksamhet för fartygets säkra framfart är av största vikt, är det självklart att MF/HF DSC-radiostationen, som ständigt påkallar uppmärksamhet och åtgärd, kan utgöra en säkerhetsrisk då navigatören/vaktchefen ideligen måste springa mellan radiostationen och t.ex. radarskärmen. Detta föder dessutom frustration, eftersom ett av de allra vanligaste nödanropen består av ett nödanrop där sändarstationen och scenariot angives som okänt.

ENLIGT BESTÄMMELSERNA SKALL operatören upprätthålla sitt GOC-certifikat genom att regelbundet använda fartygets MF/HF DSC-anläggning i övningssyfte, varvid operatören måste lära sig att välja rätt bland det enorma och förvirrande utbudet av möjligheter till kommunikation som fartygets anläggning erbjuder.

Det är praktiskt taget omöjligt att etablera kontakt med andra fartygsstationer utan att använda sig av nöd- eller säkerhetsfrekvenser. Detta är som känt strängt förbjudet, utom i fall där nöd- eller säkerhetskategori är avsedd.

Då vårt fartyg en gång av misstag kontaktade Witowo kustradiostation i övningssyfte på nöd- och säkerhetsfrekvens 2187,5 kHz med val av fel rutinkategori, kontaktades fartyget omedelbart av Telestyrelsen i Finland, med krav om en förklaring. Initiativet till detta krav hade ursprungligen tagits av italienska myndigheter.

Man frågar sig varför det finns en sådan felmöjlighet i

MF/HF DSC-anläggningens programval. Borde inte nyssnämnda förklaring med rätta ha avkrävts av anläggningens tillverkare i stället för att plåga besättningen på fartyget?

Man frågar sig också med rätta om utveckling och planering av tillbuds stående radioanläggningar överhuvudtaget är färdig. I många fall kan man konstatera att radioanläggningarna är föråldrade redan innan de kommit ut på marknaden och att MF/HF DSC passerats av andra kommunikationssystem, vad gäller användbarhet och pålitlighet.

VORE DET T.EX. BÄTTRE att emottagna viktiga säkerhetsmeddelanden registreras och packas i textform, utan akustiskt alarm, varefter vaktchefen/operatören kunde avläsa dessa vid bättre valda tillfällen och samtidigt avlägsna onödiga och felaktiga meddelanden?

Vidare vore det önskvärt att förse MF/HF DSC-anläggningen med någon frekvens som kunde användas vid rutinkategori kontakter, vilket också skulle underlätta kontakt mellan fartygsstationer.

Detta skulle betydligt underlätta operatörens möjligheter att upprätthålla sitt GOC-certifikat och skulle dessutom avlasta kustradiostationernas arbetsbörda med ideliga testkommunikationer.

Ett gott exempel på hur man kan utnyttja radiofrekvenser på ett nytt sätt är förmedling av e-mail medelst MF/HF-radiostation.

Hoppas framtidens planering för med sig dylik utveckling av dessa anläggningar istället för nuvarande "digitala ordlekar."

Pasi Roos, överstyrman, ms Estraden



Man frågar sig också med rätta om utveckling och planering av tillbuds stående radioanläggningar överhuvudtaget är färdig.





SKYFOTOS

I kylfart på 1980-talet

REDERIAKTIEBOLAGET GUSTAF ERIKSON hade under 1970–1980-talet en rätt stor flotta av mindre kylfartyg. Dessa gick i world-wide-trampfart och förde de mest varierande laster. Frakterna för fartygen slöts så, att det fartyg, som låg lägst i position fick ta lasten. Detta gjorde att vi vanligen gick ut från lossningshamnen med order att gå med ekonomisk fart i en viss riktning. Vi fick sedan order per radio, i regel över Helsinki Radio, vars trafiklistor vi avlyssnade så gott vi kunde. Under vissa perioder kunde vi också vara tidsbefraktade för något bolag, men inte ens då visste vi alltid var i världen vi skulle komma att röra oss.

Rederiet hade ett välfungerande avlösningssystem. Dock räknade vi inte med, att bli avlösta överallt i världen, utan förstod, att vi fick räkna med en längre törn ombord, ifall vi fick en resa till någon avlägsen destination. Under mina cirka 12 år i bolaget blev min längsta törn ombord 6 mån. 13 dagar och den kortaste 3 mån. 10 dagar. Den längsta tillryggalagda distansen under en törn ombord blev 33.382 sjömil och den kortaste 10.954 sjömil. Då får vi komma ihåg, att detta var i tider då man hade anhopning av fartyg till Lagos, dit vi ofta var destinerade och där vi fick ligga på redde t o m i månader i väntan på kajplats.

RESORNA VAR OFTA mycket intressanta, då vi sändes till många udda hamnar och vikar för att lasta. Det fanns ingalunda alltid något man kallar kaj att lägga till vid. I synnerhet då vi lastade fisk, var bryggorna vi förtöjde vid ibland av så lätt konstruktion, att man skulle komma till med yttersta varsamhet, för att inte ställa till med katastrof för den lilla fiskfabriken. Ofta stod det en kranmast ute jäms med kajkanten eller också hade man ett regntak, som täckte kajen, vilket man lätt kunde riva ned med backen om man kom in olämpligt mot anläggningen.

Uppe i New Brunswick i Bay of Fundy med stort tidvatten, hände det att man, om man råkade komma in vid

lågvattnet, förtöjde sex till sju meter under kajnivån mot pålarna, som bar upp själva kajen. Dessa var det naturligtvis inte heller lämpligt att törna emot.

Lotsningen var en annan spännande detalj. Inte så sällan sände avlastaren ut en fiskare i sin lilla båt, som meddelade: "Follow me". Fiskaren tuffade sedan iväg med god fart och girade kanske in bland bryggorna utan att dess mera varna för att man var framme. Då gällde det att få ner farten och spana in en brygga, där det såg ut att stå någon, som väntade på fartyget. Det blev mer än en full-back manöver med en tvär gir, ofta åt icke önskat håll som resultat.

Alltid fanns det inte heller någon på kajen, utan man fick lägga bogen mot kajen och sätta en egen man på kajen för att ta iland förtöjningarna.

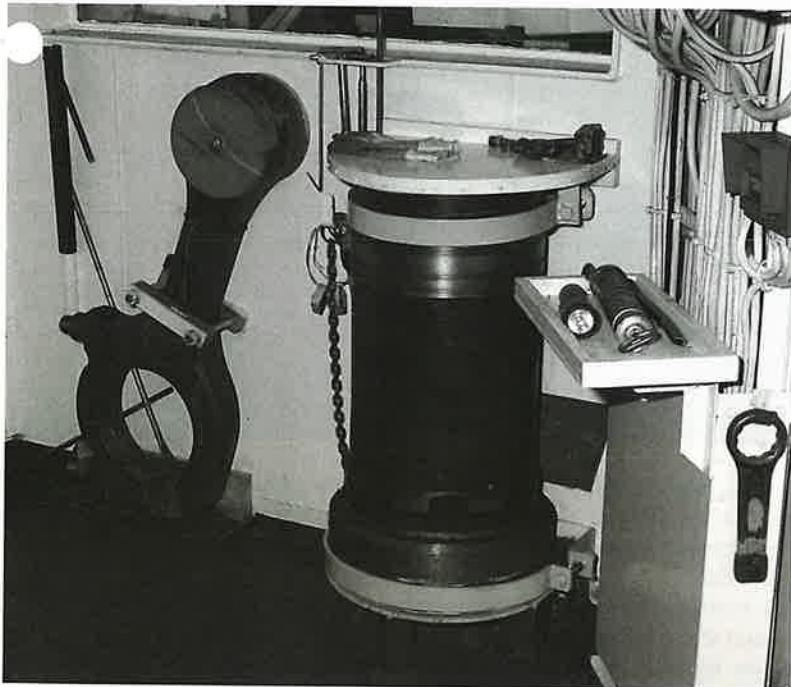
FARTYGET JAG TJÄNSTGJORDE på var rederiets då största kylfartyg, m.s. Gripö, med en lastkubik om 88.622 kubikfot och lastande 1.771 ton dödvikt. Ett fartyg med tre luckor, med tre däck i varje, alltså nio separata kylrum, vilket ofta gjorde, att man använde oss som mellanlagringsstation under lastningen. Hon hade ställbar propeller, saknade bogpropeller, och gjorde som bäst 15,5 knop, när bunkerpriset det tillät. Marschfarten var nog närmast 12–13 knop, med möjlighet till forcering om det gällde att hinna ge notice inom kontorstid.

För att ge en bild av livet ombord, kan jag berätta om en resa sensommaren 1980. Vi hade lossat en citruslast i Kherson i Ukraina, en bit upp för Dnieper och fick order att gå med ekonomisk fart västerut genom Medelhavet. I trakten av Sicilien kom orden att fortsätta till "Mauretanian waters", alltså en dryg dygnsresa söder om Kanarieöarna, för rendezvous i angiven position med rumänska fiskefartyg för transshipment av fisk för nigeriansk hamn. Vi fick radiokontaktuppgifter och meddelade vårt eta i angiven

Sydväst inleder maskinistutbildning



Övermaskinmästare Kenneth Gröndahl är ansvarig för maskinmästarutbildningen.



INKOMMANDE HÖST KOMMER Sydväst Sjöfart att ta in 20 studerande till en ny vuxenutbildningslinje för vaktmaskinmästare. Meningen är att även börja utbilda sjöingenjörer – i bästa fall kommer man igång med detta redan under hösten 2005.

Bristen på maskinbefäl inom den finländska handelsflottan är redan i dag ett faktum och under det närmaste decenniet väntas situationen förvärras ytterligare. Medelåldern bland finländskt maskinbefäl är i dag så pass hög som 50 år och alldeles för få nya maskinmästare utexamineras från skolorna. Även internationellt råder brist på kompetent maskinbefäl.

Konkreta åtgärder för att trygga återväxten på maskinsidan var på agendan när representanter för Sjöfartsverket och de flesta stora inhemska rederier i oktober 2003 höll ett möte med anledning av den allt svårare situationen. För de flesta rederier var problematiken den samma – en hög medelålder bland maskinbefäl. Det är redan i dagens läge svårt att få maskinbefäl till fartygen och situationen kommer att bli katastrofal när de stora efterkrigstida årskullarna börjar avgå med pension.

Utbildningssidan representerades på mötet bland annat av Sydväst Sjöfart – f.d. Åbo Navigationsinstitut. Inom Sydväst Sjöfart har frågorna kring maskinmästarutbildning varit ett högaktuellt ämne den senaste tiden.

– Eftersom jag vägrar att tro att dagens ungdom inte skulle ha intresse av att arbeta i maskin började vi inom Sydväst Sjöfart utreda möjligheterna att starta utbildning för vaktmaskinmästare och sjöingenjörer i Åbo, förklarar prefekt Per-Olof Karlsson vid Sydväst Sjöfart.

Maskinbefälsförbundet har givetvis visat stort intresse för den nya utbildningen. Inom förbundet har man genomfört en undersökning som visar att ungdomar från Åbo eller Helsingforsstrakten inte längre söker sig till de existerande maskinmästarutbildningarna. I Åbo anordnades maskinbefälsutbildning fram till år 2000 vid det finskspråkiga tekniska läroverket, numera Turun Ammattikorkeakoulu (Åbo Yrkeshögskola).

– Maskinbefälsförbundets undersökning antyder att ungdomar från Åboregionen slutade att gå till sjöss på maskinsidan efter det att möjligheten att studera i Åbo upphörde, förklarar Karlsson.

INTRESSET FÖR EN svenskspråkig maskinbefälsutbildning i Åbo har visat sig vara förvånansvärt stort. Enbart med hjälp av djungeltelegrafen hade skolan redan i mitten av mars fått in intresseanmälningar för att fylla tre fjärdedelar av studieplatserna.

Vuxenutbildning av vaktmaskinmästare inleds vid Sydväst Sjöfart höstterminen 2004. För att få i gång sjöingen-

Työterveyshuoltoa rahtialuksilla

TYÖTERVEYSHUOLTOLAKI ON JO vuodelta 1978 ja sitä on uudistettu vuonna 2001. Laki antaa raamit hoitaa työterveyshuollon järjestelyt, mutta jättää sisällön ammattilais-ten (työterveyshuollon lääkärit ja hoitajat) suoritettavaksi. Merimiesten kahden vuoden välein vaadittava lääkärintodistusten uusinta on osa terveydenhuoltoa, jolla seurataan merimiesten terveydentilaa ja työkykyä. Omassa työterveyshuollossa uusittavat merimieslääkärintodistukset ovat tärkeä osa työterveyshuoltoa, jossa työkyvyn arviota tukevat aiemmat tiedot potilasasiakirjoista. Kaikilla ei ole mahdollisuutta käydä omalla työterveysasemalla uusimassa todistustaan, tällöin he käyvät kotipaikkakunnallaan merimieslääkäriksi rekisteröityneen lääkärin luona. Jos merenkulkija käyttää palveluita muualla kuin omalla työterveysasemallaan, saattaa terveydentilan kokonais- seuranta olla hankalaa. Tiedot muualla tehdyistä toimista ei kulkeudu automaattisesti omaan työterveyshuoltoon. Tästä syystä olemme Lääkäriasema Septumissa toteuttaneet mallia, jossa ennalta ehkäiseviä työterveyshuollon toimintoja suori- tetaan laivalla, niissä olosuhteissa missä merenkulkijat työskentelevät.

TÄLLÄ HETKELLÄ TEEMME yhteisty-ötä kahden laivanvarustamon kans- sa. Ennaltaehkäisevään työterveys- huoltoon kuuluvat työhöntulo- ja määräaikaistarkastukset, työpaikka- selvitykset (mm. melu- ja valaistus- mittauksineen), henkilökunnan terveystarkastukset (tutki- muksineen ja kuntotesteineen), ensiapukoulutus, käyttäen hyväksi niitä välineitä mitä laiva - apteekkiin on määräyk- sien mukaan hankittu ja yksilöllinen ohjaus terveyden säil- yttämiseksi ja edistämiseksi (työkykyä ylläpitävä toimin- ta).

Työterveyshoitaja käy yhdessä työfysioterapeutin kans- sa kullakin laivalla kaksi kertaa peräkkäin, jotta tavoitet- taisiin koko laivan henkilökunta. Laivaan mennessä teh- dään henkilökunnalle terveystarkastus ja lihaskunnon- ja fyysisen kunnon testaus. Työterveyshoitaja ja -fysiotera- peutti suorittavat tarkastukset ja näin saadaan perustiedot kirjattua kunkin henkilön kohdalta. Saamme pohjan, joka auttaa esimerkiksi uusien tarkastusten, seurannan ja työ- kykytoiminnan suunnittelussa sekä sairauksien hoitami- sessa. Työterveyshoitaja käy kullakin laivalla 3–5 vuoden välein. Teemana seuraavilla laivakäyneillä ovat mahdolli- set seurantaan jääneet asiat, jotka ovat terveysriskejä, ensi- apukoulutus harjoituksineen, työpaikkaselvitykset, erilai-

set työkykyä ylläpitävät toiminnot sekä yksityiset ja yhtei- set ohjaukset ja tietoisut terveyden säilyttämiseksi.

KIIREISEN ELÄMÄNTAVAN MYÖTÄ on meillä kaikilla, niin maissa kuin merelläkin työskentelevillä, riski muuttaa tot- tumuksia epäedulliseen suuntaan ja se voi uhata terveyt- tämme. Ruokailutottumukset ovat monesti liikaenergisiä ja totuttu energiamäärä ei enää kulukaan niin kuin enn- jolloin työ oli fyysisesti kuluttavampaa kuin nykyisin... Tästä seuraa helposti ylipainoisuutta, joka puolestaan rasittaa elimistöämme ja seurauksena on sairastuminen. Toinen terveyttä uhkaava tekijä on liikkumattomuus. Koe- taan monesti, että työssä liikkuminen käy kuntoilusta ja raskaan työpäivän päälle ei jaksakaan tehdä mitään kuntonsa eteen. On kuitenkin aivan eri asia liikkua kuntoilumieleessä kuin työssä suoritettu liikunta, joka on yksipuolista ja pientä lihasryhmää koskettava rasite. Me ihmiset emme muuta kovin- kaan helposti totuttuja tapojamme. Me tarvitsemme kannustusta ja kave- ritukea sekä esimerkkejä kullekin sopivasta liikuntaharrasteesta. Pieni- kin liikunta antaa hyvän unen ja keho voi paremmin, jaksaa enemmän sekä henkinen sietokyky parantuu. Muu- tosta voi tukea; me tarvitsemme fak- toja, numeronäyttöä esim. veriarte- ta tai perimästä saadut riskitekijä- den kartoitus. Työterveyshuollolla on vuosien mittaisen yhteistyön myötä mahdollisuus seurata, tukea ja kannustaa merenkulkijaa terveyttä säilyttävissä toiminnoissa.

LAIVALLA TYÖTERVEYSHOITAJAN on helppo lähestyä eri ammattiryhmiä ja työsuojeluorganisaatiota ja luottamus- miehiä, joiden tukemana saadaan syntymään ajatus liikun- taharrasteille, hankkimaan välineitä, uusia lenkkitosu- ja ja puhumaan ruokailutottumuksista ja ylipäänsä kiinnittä- mään huomio terveyttä uhkaaviin tekijöihin ja ennen kaik- kea kiinnostumaan omasta terveydestä, hyvinvoinnista ja elämisen laadusta. Muutos voi viedä aikaa, mutta tieto muutoksen mahdollisuudesta jää muhimaan ja jossain til- anteessa se otetaan käyttöön.

Anneli Taskila, Vastaava työterveyshoitaja
Toimitusjohtaja, Lääkäriasema Septum Oy

Ruokailutottumukset ovat monesti liikaenergisiä ja totuttu energiamäärä ei enää kulukaan niin kuin ennen, jolloin työ oli fyysisesti kuluttavampaa kuin nykyisin.

position och satte upp farten för att passa givet eta. Väl inom VHF-räckvidd anropades rumänerna, som meddela- de exakt var första fartyget låg.

Vi kontaktade befälhavaren och fick honom, efter en liten diskussion, att förstå hur vi ville att tilläggningsma- növern skulle äga rum. Rumänen ville nämligen att vi skul- le komma upp till dem där de låg till ankars. I den rådan- de sjögången visste jag av erfarenhet, att en sådan manö- vore både farlig och nästan ogenomförbar. Vi fick skeppa- ren att gå med på, att bägge fartygen skulle göra sakta fart genom vattnet under tilläggningsmanövern och att rumä- nen därefter skulle ankra. På rumänen garanterade man, att man hade för manövern lämpliga fendrar uthängda.

Då återstod alltså att lägga sig längs sidan på fiskefarty- get, som inte var större än Gripö. Vi hade gjort dylika manövrer flera gånger tidigare, så det hela förlöpte utan större svårigheter. Därefter kopplades fartygens lotsledare samman och hängdes i bukt från reling till reling med ett andgångsnät under som säkring. Den vägen tog jag mig ned vår överstyrman över till rumänen, där vi fick uppgif- terna om lasten och fick veta, att vi skulle till Sapele i Nige- ria för lossning. Lasten bestod av makrill förpackad i kar- tonger. Detta var en last vi ofta lastat, bl a i Norge, just för nigerianska hamnar. Inget nytt alltså.

STYRMÄNNEN KOM ÖVERENS om lastningsarrangemang- en och deras styrman kom över till oss för att kontrollera lastrummen och temperaturerna. Vi hade ju haft god tid att se till att rummen var i skick, så där var inga problem. Våra styrmän kontrollerade, att rumänernas last höll rätt tem- peratur, −18 grader C, vilket även var i ordning vid last- ningens början. Denna kontroll gjordes kontinuerligt. Då återstod bara att koppla en mantelväjer från vart fartyg till samma lastkrok och sätta i gång med lastningen. Så gick det sedan till med diverse förhållningar och omriggningar, tills den första rumänen levererat vad de hade. Så ny för- töjning till nästa lastleverantör och ytterligare till utsidan av en tredje, varefter konossementen gjordes upp och vi kunde ge oss av på vår veckas resa sydvart till Escravos- anloppet, där vi skulle ta lots.

Vi hade tidigare varit uppe i Sapele, som ligger mitt inne i djungeln. Lotstagningen var för en nykomling ett helt cir- kusevenemang. Utanför "baren", uppgrundningen utanför flodmynningen, låg en hel flottilj av kanoter med master prydda av diverse rederiflaggor. Alla bjöd ropande ut sina tjänster.

Inom Eriksens hade vi en "skvallerstund" efter trafiklis- tan från Helsinkiradio på kvällen. Där fick den som kom ny till någon hamn eller lastageplats praktiska råd. För mig hade man i tiden rekommenderat Michael John-familjen som lots. Dem valde vi också denna gång. Upp kom en bar- fotayngling och vi tog oss in på floden. Där väntade famil- jens lite större kanot med ett par blyackumulatorer, som man ville att vi skulle ta ombord för att återleverera dem laddade vid avgången. Så gjordes även. Ackumulatorerna var kraftkällan för familjens VHF-station och en absolut nödvändighet för dem.

SJÄLVA FLODRERAN VAR ytterligare ett äventyr. Första hälften av resan gick upp för rätt breda vatten, men andra hälften av passagen följde en smal flodfåra genom mangro- veträsk. Rätt som det var, ville lotsen köra rätt igenom något som i en ovans ögon ser ut som en kompakt låg holme. När man väl skar igenom massan visade det sig

vara flytande strandvegetation som lossnat och flutit ned med strömmen.

I tvära krökar såg man klara spår av att tidigare passe- rande fartyg kört rakt in bland mangroven. Man såg tydli- ga spår av fartygsföror. Vi upplevde också ett sådant fall. Ett danskt tyngdlyftfartyg låg i en krök med fören långt inne i djungeln, såsom det såg ut. Vi lyckades lyckligtvis på VHF:en varna dem om att vi med god fart närmade oss kröken och hejdade dem från att backa ut framför oss. Vi hade just så mycket rum, att vår akter svepte klart förbi deras och vi undvek att i vår tur köra fören in bland man- groven, som egentligen var ofarlig att köra upp i, då den nästan var en perfekt sviktande fender man körde in i.

Kajen var en kort betongplatta mitt i djungeln, såsom det såg ut, med en tivelaktig bilväg, som ledde upp för flodbanken. Med springet från backen i land fick man hjälp med att föra för- och akterändar ut till dykdalber på lämp- ligt avstånd. Denna service stod byns småpojkar för. De hade små egna kanoter med vilka de drog ut våra polypro- pylentrossar till dykdalberna. Efter välförrättat värv sam- lades de vid landgången för sin belöning. De ville ha varsin burk coca cola, vilket de också fick och tog emot med tind- rande ögon.

Vi frågade en gång en av krabaterna vad de kallade oss europeer. Han tittade blygt ned i kajen och visade: "Ice cream."

Vid avgången stod samma gäng till tjänst med att kasta loss förtöjningarna mot samma ersättning, men nu givetvis i förskott. Uppskattningsvis var de 7–8 år gamla. De var bussiga simmare och skickliga med sina kanoter och hopspi- kade "tråg", som de dagligen paddlade omkring i och roade sig kungligt med i närheten av lossningsplatsen.

Under lossningen hände det sig, att det dök upp europeer, som var verk- samma i trakten och hade hört att det låg ett fartyg inne. De kom då för att be om hjälp med att ringa hem till Europa över vår radio. Visserligen skulle man inte använda radiostationen i hamn, men vi stod nog alltid till tjänst, om vi bara fick kontakt med lämplig kuststa- tion. Detta gav ju mig, som i regel skötte trafiken, tillfälle att höra om förhål- landena de arbetade under. Jag minns att jag bl a hade folk från ett sågverk hos oss. Lossningen var i regel problemfri och lotsen stannade oftast ombord under tiden, så det var bara att lägga av förtöjningarna och ge sig iväg, när lasten var ute och utklareringen avklarad.

VÄL UTE TILL SJÖSS fick vi den gången order om ytterli- gare en likadan last från Mauretanian waters till någon plats i Nigeria, så det blev en längre tid utan egentlig land- kontakt med resor mellan lastning ute på öppna havet och lossning inne i mörka djungeln. Alternativa resor kunde vara för order i Gibraltar Bay, i ballast, via Barbados för bunkring, till Fort de France på Martinique, för lastning av bananer med lossning i Hamburg, eller ut från Persiska viken, med destination till Port Victoria på Mahe på Sey- shellerna, för lastning av tuna med lossning i Mayaguez i Puerto Rico. Som sagt, livet kunde bjuda på överraskning- ar i kylfarten, men intressant var det.

Håkan Myrén



Håkan Myrén

Magisterexamen i sjöfart?

EN GRUNDLÄGGANDE PRINCIP för utbildning är att det inte får förekomma återvändsgränder för studerande i utbildningssystemet. Detta betyder att en studerande som valt att bli sjöman, gått sjömansskola och sedan avlagt sjökaptensexamen, skall kunna studera vidare till doktorsexamen ifall han så önskar. Detta borde ske på i princip lika villkor som för en studerande, som först avlagt studentexamen och därefter en universitetsexamen. Så är det inte och det har heller inte varit så. Sydväst – Sjöfart har nu gått in för att råda bot på detta missförhållande.

Hösten 2003 inledde en grupp studerande specialiseringsstudier i Företagande och Ledning inom Sjöfartsklustret. Studierna som omfattar 30 studieveckor, dvs. ca 1 års heltidsstudier, skall kunna avläggas vid sidan av arbetet och studierna behöver inte avläggas under 1 år, utan man kan välja att avlägga kurser i egen takt under flera år ifall så önskas. I studierna har i år ingått kurser i bland annat organisation och ledning, företagande och försäkringsrätt. Kurserna kan komma att variera lite från år till år för att garantera att man kan möta aktuella ämnen. I år ingår kursen Company Security Officer i studierna. CSO-kursen aktualiseras ju av ISPS-kodens ikraftträdande.

Det är naturligtvis inte ett självändamål att arbeta för en magisterutbildning i sjöfart. Vår vision med utbildningen

är att tillhandahålla en plattform för näringslivet att besöka oss och tillsammans utveckla våra studerandes kunskap enligt näringslivets behov. Idealet vore väl en kursuppbbyggnad, vilken skulle göra deltagande intressant både för fartygsbefäl och ledande personer i sjöfartsklustret. I specialiseringsstudierna ingår en praktikperiod, vars avsikt just är att föra samman företag i sjöfartsklustret och våra studerande. Vi vill skapa en dynamisk utbildning inom vilken studiernas innehåll skapar en helhet som tjänar hela sjöfartsklustret.

Studiernas kvalitet måste också garanteras och vi hoppas på samarbete med högskolor och universitet, både i Finland och utomlands. I januari hölls ett första större diskussionsmöte kring temat vid Forum Marinum i Åbo med representanter från olika högskolor i Finland, Norge och Sverige. Olika samarbetsformer diskuterades och samarbetet fortsätter. Samarbetet skall resultera i bättre utbildning, kanske också med ett internationellt inslag.

För dem som redan inlett sina studier fortsätter utbildningen också hösten 2004. Samtidigt inleds studierna för följande grupp studerande. Ansökningstiden börjar den 1 april 2004 och vi hoppas på fortsatt stort intresse för ett ökat kunnande inom hela sjöfartsklustret!

Gott nytt studieår!

Peter Björkroth



Suomen Laivanpäälystöliitto Finlands Skeppsbefälsförbund

Vuodesta 1905 kansipäälystön etujen hyväksi För däcksbefälets förmåner sedan år 1905

Navigare necesse est

www.seacommand.fi

Hietalahdenranta 15 A 3, 00180 Helsinki
Puhelin (09) 612 2440, Fax (09) 605 633

Sandvikskajen 15 A 3, 00180 Helsingfors
Telefon (09) 612 2440, Fax (09) 605 633

Jäsenrekisteri
Medlemsregister
Mirjam Tuisku
(09) 6122 4413
mirjam.tuisku@seacommand.fi

Toiminnanjohtaja
Verksamhetsledare
Bo Gyllenberg
(09) 6122 4411, GSM 0400 526 728
bo.gyllenberg@seacommand.fi

Suomen Merenkulku -lehti
Finlands Sjöfart -tidningen
Toimitussihteeri
Redaktionssekreterare
(09) 5860 4810
suomenmerenkulku@seacommand.fi

Taloussihteeri
Ekonomisekreterare
Harriet Björkqvist
(09) 6122 4412
harriet.bjorkqvist@seacommand.fi

Varatoiminnanjohtaja
Vice verksamhetsledare
Antti Palola
(09) 6122 4414, GSM 040 509 6030
antti.palola@seacommand.fi

Tidsenliga tjänster för sjöfarten



Murtaja 1890



Aranda 1920



Kontio 1987



Aurora 1995

 **FINSTASHIP**

REDERIVERKET PB 545/Porkalagatan 5 00181 H:fors
Tel. 020760700 www.finstaship.fi



SYDVÄST SJÖFART erbjuder ett stort antal kortkurser åt sjöfartsbranschen. Kurserna uppfyller STCW-95 kraven och kan ordnas på svenska, finska eller engelska. Exempel på kurser är:

ECDIS (Electronic Chart Display Information System)

STICS (Simulator Training In Critical Situations)

SSO (Ship Security Officer)

OSC/SAR (On Scene Coordinator/Search And Rescue)

FRB (Fast Rescue Boat)

Vi skräddarsyr och kombinerar kurser efter behov och önskemål.
Vi är flexibla. Tag kontakt!

<http://maritime.sydvast.fi>

god mat och dryck, dansmusik och även mer högdragna tal och officiellare tilldragelser. Men framför allt en trevlig samvaro mellan yrkesfolk i sjöfartsbranschen.

Det där låter ju trevligt, kan vem som helst delta? frågar jag. Men till min besvikelse får jag höra att Skepparbalen endast är för ÅNIKAP-medlemmar. Jag får dock några vykort och en ölöppnare till tröst och fortsätter min vandring ...

LÄNGRE UPP I HUSET håller man föredrag om olika ämnen: Vintersjöfart, Segeljakten Alexandra, Christoffer Columbus, ja det kunde ju vara intressant, men mitt intresse fångas av de rum som ligger bredvid. En hjälpsam Sjöfart-Sydväst-kille förklarar att detta är skolans fartygssimulator och att den nu kan beskådas av allmänheten.

Jag får chansen att provköra ett fartyg, fråga inte hurudant! Det börjar bra, men efter en stund börjar det blåsa upp och sjögången tilltar. Fartyget börjar svaja hit och dit. Det blir svårt att hålla sig på fötter. Men inte rör sej väl golvet, eller? Kallsvetten bryter fram i pannan och ett distinkt obehag i maggropen gör sig gällande. Hjälp jag mår illa, vad göra, kan inte hjälpas, snabbt ut härifrån! Efter en något suddig rusning nerför trappor och ut i friska luften återfinner jag mej lutande mot en betongmur. Det var som tusan, att bli sjösjuk inomhus på torra land! Det var väl en något snopen avslutning på ett intressant mässbesök. Efter en

stund återhämtar jag mej dock och kan reflektera över mina intryck. Trots att jag inte är yrkesman inom sjöfarten tror jag att jag kommer nästa gång på nytt. De som är yrkesmän finner säkert Yrkesjöfartmässan intressant och givande.

Nöjt begav sej Dennis hemåt. Ingen Skepparbal för hans del, men det finns väl andra förlustelser för en ung man i Åbo en lördag kväll ...

Magnus Winberg



Sjöfartsstuderande på seglats med Borgåjakten Alexandra

DE FLESTA AV ER har säkert redan hört talas om Borgåfartyget Alexandra, som började byggas år 1998 av föreningen Skutbyggarna. Fartyget är en kopia av den första Alexandra som byggdes i Strömfors år 1887 och som 74 år senare förliste utanför Esbo.

Alexandra sjösattes sommaren 2002, varefter byggandet fortsatte ute till sjöss. Nu, ett år senare, fick studerande från Yrkeshögskolan Sydväst, sjöfart, (gamla Åbo Navigationsinstitut) tillfälle att göra en vecka lång seglats med nybygget. Seglatsen mellan Åbo och Borgå började planeras i god tid före avfärden. Ruttplanering gjordes, proviant beställdes, lämplig utrustningslista bestämdes, väderleken uppdaterades och så vidare. Till sist kom den väntade dagen, måndagen den 29 september.

EN EFTER EN droppar sjöfartsstuderandena till kajen i Åbo. Man hör blandade utrop som "oj, vad vacker den är" och "men hur skall vi alla rymmas där, den är ju så liten". För många av de blivande sjökaptenerna ser fartyget väldigt litet ut, vilket inte är så märkligt då många jobbat på stora lastfartyg under sommaren. Det berättas att det finns 19 koir och den nya besättningen består av 23 studerande och tre lärare. Allas nackhår stiger upp – vem manne är den olycklige som är tvungen att sova på durken? Det bestäms dock att rutten ändras en aning så att alla ska ha nånstans att sova. Första övernattningen sker vid Airisto Center där en stor del av den praktiska skolningen i sjöfartsskolan försiggår. Men före Airisto lär sig besättningen att hantera Alexandra, korrekta kommandon och att kryssa. Ord som klyvare, stagflock, storskot och gaffel blir

Your reliable and flexible shipping partner in Northern Europe

Mann Lines operates 2 weekly scheduled ro-ro lines, vessels calling following ports: Turku, Bremerhaven, Cuxhaven, Kiel, Harwich, Gdansk, Paldiski and Aarhus.

Mann Lines carries general cargoes including high and heavy project cargoes, mobile machines, cars, trailers and containers.

With decades of experience, Mann Lines offers reliable and flexible quay-to-quay, door-to-door and project cargo solutions according to customers' needs.



MANN LINES
www.mannlines.com

MANN LINES OY
Konttikatu 16
FIN-20200 TURKU
Tel. +358 2 275 0000
Fax +358 2 253 5905
E-mail: sales@mannlines.fi

MANN LINES GMBH
Birkenstrasse 15
DE-28195 BREMEN
Tel. +49 421 1638 50
Fax +49 421 1638 520
E-mail: service@mannlines.de

MANN & SON LTD
The Naval House, Kings Quay Street
Harwich, Essex CO12 3JJ
Tel. +44 1255 245 200
Fax +44 1255 245 219
E-mail: enquiry@manngroup.co.uk

MANN LINES OÜ
Paldiski South Port, Rae Põik 10
EE-76806 PALDISKI
Tel. +372 679 1450
Fax +372 679 1455
E-mail: mannlines@mannlines.ee

MANN LINES SP. Z O.O.
Westerplatte quay
80-601 GDAŃSK
Tel. +48 58 343 67 67
Fax +48 58 343 67 66
E-mail: mannlines@portgdansk.pl





snabbt bekanta, även för dem som inte har seglat tidigare.

Före Airisto dras seglen ner och beslås. Senast då inser alla att för att seglatsen skall lyckas måste alla hjälpa till. "Teamwork" blir också vårt slagord för resan.

Besättningen indelas i babords- och styrbordsvakt. Då man är i vakt sköter man om fartygets framfart och gör allehanda sjömansarbeten. Oändligt många repändor splej-sas och taglas. Frivakten i sin tur sköter om matlagningen. Matlagningen är ett kapitel för sig, visar det sig. Kockarna

lär sig att börja matlagningen i god tid då t.ex. gröten tar en och en halv timme att bli färdig och det är svårt att få kastrullerna att hållas på plattan då manskapet på däck ivrigt utövar jiiips, dvs. att svänga med vinden i aktern.

EFTER EN NATT med god sömn, antingen i båten eller i Airisto Center lägger vi ut från kajen, drar seglena upp och seglatsen mot följande etappdestination, Högsåra, påbörjas.

På onsdageftermiddagen anländer Alexandra med besättning till Hangö. Hangö hamn besöks, varefter det är dags att bada bastu i gästbåtshamnen. Samtidigt faller de första regndropparna under resan ner. Tidigt på torsdagsmorgonen påbörjas den sista etappen, Hangö-Vålox. Vädret är fint och det blåser ca 8m/s, alltså förhållandena är idealiska för att segla. Alexandra når till och med en fart på sju och en halv knop. Mot kvällssidan avtar vinden och maskinen sätts i gång.

Natten mellan torsdag och fredag är kall och vindstilla. Några båtar syns utanför Helsingfors, men annars är det lugnt. På fredag förmiddag anländer Alexandra i klart sol-sken till Vålox. Alla är lite trötta efter en natt med lite sömn, men nöjda över att seglatsen gått bra. Det låter också som om befälhavaren Guy Michelsson och styrmännen Magnus Winberg och Robert Stolpe är nöjda med resan och besättningen.

Maria Taipale, Lovisa, sjökaptensstuderande i Åbo

ÅNIKAP: Sjökaptenerna från Åbo Navigationsinstitut, r.f.

.....► Föreningens syfte är att upprätthålla en kontakt mellan medlemmarna och sjöfartsutbildningen i Åbo och främja utvecklandet av medlemmarnas yrkeskunskap.

Föreningen grundades 1985. Medlemsantalet är i dags dato 295 sjökapten. De viktigaste formerna av verksamheten är anordnandet av Sjöfartsmässan och Skepparbalen vartannat år, samt upprätthållandet av en medlemslista där kontaktinformationen till studiekamraterna kan hittas.

The Captain tidningen är också en ny form av aktivitet i föreningen. Tidningen ger medlemmarna en möjlighet att sprida sina tankar och erfarenheter till hela sjöfartsnäringen både i Finland och Skandinavien.

Medlemmarna av Ånikap åtnjuter även en ström av information som går ut från skolan, angående aktuella saker inom utbildningen. Äldsta medlemmen har erhållit sin examen 1969 och den yngsta 2003.



Du som erhållit sjökaptensexamen från sjöfartsutbildningen i Åbo är välkommen att bli medlem i Ånikap.

Medlemsavgift: 10 euro/år.

Var god och kontakta oss:

*Adress: Malmgatan 5,
20100 Åbo*

e-post: sjofart@sydvast.fi

tel: +358-2-4337350,

+358-44-7827351

En dag i Dennis Ivanovichs liv

EN NÅGOT GRÅ OCH REGNIG lördagsmorgon i oktober satt jag, Dennis, vid frukostbordet med en gnagande känsla av att det var något jag hade glömt.

Blicken flackade runt köket och kom småningom att stanna vid en papperslapp, som jag inte kände igen. Javisst ja! Det var en fribiljett eller liknande, som jag av någon grundlig anledning fått mej tilldelad av en rätt avlägsen bekant. Få se nu vad det står ... "Yrkesjöfartsmässa" ... hm ... "Sydväst Sjöfart ... Malmgatan 5" ... vad manne det kan vara för en tillställning? Nå, okej, jag har ju tänkt byta upp mej till en Buster L, med fyrtaktsmotor, det är ju inte riktigt väder för uteliv i dag annars heller!

Runt middagstid blev jag således uppför den rätt brantaacken mot byggnaden med 60-talsstuk vid Malmgatan 5. ...äntro det inte är sjömansskolan eller något sänt, tänkte jag i mitt stilla sinne. Ja där står det ju tydligt och klart - "Åbo navigationsinstitut, established 1813!" Men vad står det där då? "Parkerings 1 euro". Jäkla tur att jag kom till fots, he-he. Jaha, in då bara.

Innanför dörren sitter det ett par unga killar som ser ut som de ville mej nånting. Nå fram med fribiljetten, sorry, kundkortet, och så in bara. Men vad handlar detta nu om? Ja, det tycks ju vara en massa utställningsbåsar ... och javisst, jag fick ju ett mässprogram! Få se nu, Godby Shipping, Meriaura, Lloyd's ... Men se, där står det en dataskärm med karta som visar alla utställare med bilder och allt. Finurligt fixat! Det tycks vara många avdelningar. Upp för trappan, stilig gammal fartygsmodell, och vad står det där? "Royal Caribbean Cruise Lines!" Ha! Jag skall fråga vad en rejäl kryssning kostar! Hm..., snopet det där, de var ute efter att rekrytera däcksbefäl till sina fartyg ...

Ovanför trappan öppnar sej en stor aula med ett otal utställningsmontrar och bås. Rederi Ab, sjökort, elektro-nik, nödraketer och en hel del gubbs med uniform, ja, faktiskt några damer i uniform också, vad trevligt! Det tycks vara en stor hall längre bort också. Utbildning, bogsering, mera elektronik ... detta verkar intressant. Bäst att höra sig för om vad detta egentligen är för jippo. Det tycks finnas en del killar, ja damer också för den delen, med texten "Sydväst Sjöfart" på namnplattorna.

JAHA, DET VAR JU intressant det där. Men det är ju lunchtid, jag tror att jag söker mej mot cafeterian. Biff och stekt potatis, helt okej. Jaså, det finns öl och vin också, ja, nå, nog sitter det ju alltid bra med en pilsner!

Medan jag käkar funderar jag på vad killarna från Sydväst Sjöfart förklarar för mej: Yrkesjöfartsmässan är en tillställning som arrangerats ett antal gånger sedan början av 1990-talet. Åbo Navigationsinstitut, det som numera heter Sydväst Sjöfart, brukade tidigare arrangera öppna dagar, närmast för de studerandes anhöriga och bekanta. Ur detta uppkom sedan idén att utvidga konceptet och erbjuda företag och andra verksamma inom yrkesjöfartsbranschen möjlighet att förevisa sina produkter och tjänster, samt knyta kontakter. Den första yrkesjöfartsmässan hölls 1992 med fortsättning 1994, 1996, 1998, 2000 och nu då 2003. Ett väl inkört jippo således!

Det verkar onekligen som om tillställningen intresserar yrkesfolk och arrangemangen är välgjorda, det måste med-

ges! Lite svårt är det att avgöra vilka som är utställare och vilka som är åskådare, men det lär bero på att de flesta i branschen är varandra bekanta sedan tidigare, det märks nog faktiskt! Nå, biffen och ölen satt bra, så det är dags att fortsätta. Det tycks finnas flera våningar uppåt, så vi kliver väl uppför trapporna igen. Här var det mera elektronik ... MEPA, något slag av konstverk, och Sydväst Sjöfart - ah! Nu kom jag visst till spindeln i nätet, eller hur? frågar jag damerna vid utställningsbordet. Jag får då veta att Sjöfartsmässan numera anordnas i samarbete mellan Sydväst Sjöfart och en förening som går under den förbryllande akronymen ÅNIKAP. SjöKAPTenerna från Åbo NavigationsInstitut lär den stå för. Detta är en förening för alla de som studerat till sjökaptens vid Åbo Navigationsinstitut, som numera går under benämningen Sydväst Sjöfart.

VADAN NAMNÄNDRINGEN FÖRRESTEN? frågar jag damerna. Då får jag veta att det är en så lång historia att jag nog inte vill höra den, med ekonomiska, utbildningspolitiska, områdespolitiska och språkpolitiska och tusan vet vilka faktorer ... nej bevara mej väl! Hursomhelst så fungerar ÅNIKAP som alumniförening för de forna studerandena.

Sedan får jag höra något intressant. Damerna berättar om den trevligare delen av sjöfartsmässan. ÅNIKAP-föreningen anordnar nämligen på lördag kväll en tillställning som kallas Skepparbalen. Denna tillställning har mycket gamla anor med början i segelfartygstiderna. På den tiden höll segelfartygsskepparna en fest för att fira seglationsperiodens inledning på våren. Denna tradition fördes sedan vidare av fackföreningsintressen tills den på 1970-talet övertogs av navigationsinstitutets elevkår. Elevkåren höll en bal på våren för att fira den avgående sjökaptenklassen.

I denna form fortsatte Skepparbalen till början av 1990-talet, då den allmänna recessionen och sjunkande intresse omöjliggjorde en fortsättning. I det skedet ingrep ÅNIKAP och omvandlade Skepparbalen till en tillställning för föreningens medlemmar och speciellt inbjudna. I denna form har Skepparbalen arrangerats fyra gånger och numera går den av stapeln på Åbo slott, inom vars mäktiga murar tillställningen får ett visst drag av högtidlighet. Enligt dem som deltagit i Skepparbalen är det en stilig upplevelse med

