



Alfons Håkans Ltd
Slottsgatan 36C, FI-201 00 Turku, Finland
Phone: +358 2 51 55 00, 24 ~ Telefax +358-2-251 58 73
Hour phone (emergency): +358-50-633 04
E-mail: office.turku@alfonshakans.fi
Internet: www.alfonshakans.fi



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

RELIABILITY SINCE 1896

Towage and Heavy Transport

The red-and-blue funnel of Alfons Håkans Ltd is a familiar sight to vessels visiting Finnish and Estonian ports from all over the world. Our operations are especially concerned with assisting vessels within harbour areas and serving the shipbuilding industry in both the towage of newbuilding and docking of vessels for repairs. Additionally, during the winter months our tugs are actively involved in the important task of icebreaking.

Alfons Håkans Ltd has specialised in the demanding task of towing pontoons laden with heavy steel constructions. We also provide our clients with complete turn-key solutions. Transport is performed safely and punctually by our own powerful tugs and pontoons.

Offshore and Salvage

Alfons Håkans Ltd provide specialist towage and related services to the offshore industry on a worldwide basis. The company operate 33 tugs mainly in the Baltic and the North Sea. As a family concern, we pride ourselves particularly in the service that we provide for our customers.

The company's salvage capabilities are known to many of the leading insurance brokers and underwriters in the world, due to the many successful salvage cases performed in the Baltic as the Janra, Sally Albatross, Pamisos, Finn-Baltic and 50 other salvage cases rendered in the last ten years.

We also provide complete engine-room preservations.



THE CAPTAIN

ANNONSBILAGA

MEDLEMSTIDNING FÖR ÅNIKAP

2006

Sydväst Sjöfart

Sjöfartsutbildning i Åbo sedan 1813
För den internationella handelsflottan



OSC-KURS • FARTYGSINSPEKTION • TEMA: PRAKTIK • S/S KASTELHOLM
VINTER PÅ FINSKA VIKEN • SJÖFARTSMÄSSA • ERILAINEN PURJEHDUSKILPAILU

Staff facing new challenges



Shore-based staff



Stort intresse för sjöfartsmässan

FJOLÅRETS SJÖFARTSMÄSSA vid Sydvest Sjöfart i Åbo lockade drygt 600 besökare under två dagar i slutet av oktober. Mässan arrangeras vartannat år och avslutades med den traditionella och högtidliga skepparbalen på Åbo slott.

I år deltog 45 utställare som representerade många olika verksamheter med anknytning till sjöfart. Bland utställarna fanns främst rederier och leverantörer av utrustning, men också andra företag som erbjuder olika tjänster till näringslivet.

Sjöfartsmässan arrangeras av Ånikap i samarbete med Sydvest Sjöfart.

– Vi hade ungefär lika många utställare för två år sedan, men intresset för mässan har ökat och vi skulle behöva större ytor att erbjuda utställarna, säger prefekt Per-Olof Karlsson vid Sydvest Sjöfart.

Han konstaterar att mässan alldeles klart har etablerat en position som en av de viktiga händelserna inom denna sektor i Finland.

En allmän uppfattning bland utställarna är att mässan är ett bra forum för att dels presentera produkter och verksamhet, dels för att träffa både kunder och kolleger. Med fanns också några utställare från Sverige.

NAVIGATIONSUTRUSTNING och bryggssystem är givetvis ett ständigt aktuellt område på en mässa som arrangeras i en skola som utbildar sjöbefäl. Bland annat hade Furuno byggt upp en stor avdelning med en integrerad brygga, som därefter blev kvar i skolan för att användas som brygg-simulator. Furunos IBS-brygga används bl.a. av Wallenius-rederierna i en ny fartygsserie och skolningen sköts av Sydvest Sjöfart.

Även inom Wärtsilä, som för närvarande bygger upp olika utbildningsprogram för manskap och sjöbefäl, ansåg man att mässan har en viktig funktion att fylla.

– **VI DELTOG MED EN** ganska stor avdelning både från Land & Sea Academy och från servicesidan, säger försäljnings- och marknadsföringschef Tomas Johnsson vid Wärtsilä Land & Sea Academy.

Han är nöjd med utfallet och tycker att man når de rätta målgrupperna som är professionellt verksamma inom sjöfart.

– Mässan är lagom stor och stämningen är mindre jäktad än på de stora internationella mässorna. Detta ger tid att i lugn och ro diskutera med besökare, menar Jonsson.

Under mässan öppnade också förlaget Breakwater Publishing i Göteborg en distributionspunkt för maritim litteratur och kursböcker i skolans utrymmen. Bokhandeln Breakwater Bookshop invigdes av Per-Olof Karlsson och förlagets vd Lennart Fougelberg.

Pär-Henrik Sjöström



Customized Bridge Integration



www.furuno.fi

Furuno Finland Oy
P.O. Box 74, FI-02271 Espoo, Finland
Phone: +358 (0)9 435 56 70, Fax: +358 (0)9 43 55 67 10



Tidsenliga tjänster för sjöfarten



Murtaja 1898



Aranda 1920



Botnica 1998



Aurora 1995



Rederiverket
Gjuterivägen 16, FI-00380 Helsingfors, Finland
Telefon (växeln): 030 620 7000, www.finstaship.fi

Omdiskuterade kadetter

I **DETTA NUMMER** av The Captain behandlas den s.k. handledda praktiken från olika håll och kanter. Läsaren kommer att märka att man kan ha rätt olika åsikter beroende på om man ser på saken från skolans eller de ombordvarandes synvinkel. Den handledda praktiken väcker fortfarande starka känslor, delvis på grund av att man i Finland inte haft en tradition där det funnits en befattning ombord för kadetter och delvis på grund av att man i Finland gått in för en sjöfartspolitik som förorsakat att man nu kör med de minsta besättningarna i Europa.



Det som många glömmar i den eviga diskussionen huruvida det var bättre tidigare, är att praktikkraven i själva verket ökat med den nya STCW-konventionen. I dag krävs tolv månaders tjänstgöring ombord för att få ut styrmansbrevet, medan man det under tidsperioden 1984-1998

enbart krävdes åtta månaders ombordtid. Dessutom krävs det idag att tjänstgöringen skall innehålla handledning medan det tidigare inte fanns några som helst krav på praktikens kvalitet.

Utbildningen blir kontinuerligt allt mer krävande och när man från statligt håll samtidigt minskar budgetmedel faller ett allt större ansvar på de ombordvarande, vilka förväntas sköta handledningen av dessa ungdomar. Samtidigt hårdnar tävlingen om att få det bästa kadettmaterialet. Till exempel tyska rederier erbjuder lön åt kadetter från Finland i hopp om att på detta sätt få dem att stanna i rederiet efter genomgången utbildning.

Undertecknad hoppas att man även i Finland vaknar till insikt och satsar mer tid och resurser på att värna om våra ungdomar som fortfarande visar ett genuint intresse till detta intressanta och givande yrke.

Per-Olof Karlsson
Ordförande, Ånikap

Praktiken söker sin utformning

EFTERSOM HANDLEDNING AV elever från sjöfartsskolorna i sin nuvarande form kontinuerligt väcker diskussion, och eftersom verksamhetens praktiska del, alltså ombordutbildningen, fortfarande söker sin utformning, har vi vänt oss till fartygen och frågat hur eleverna upplevs ombord av den ordinarie besättningen och utsedda handledare.

Inläggen i denna tidning får tala för sig själva men en allmänt rådande uppfattning är att elevernas inställning till fartygets vardagsrutiner varierar kraftigt. I beklagligt många fall är den förutfattad på ett sätt som skapar svårigheter, beroende på elevens personliga egenskaper och motvilja för erbjuden handledning.

Numera krävs "basic training" av eleverna innan de sätts ombord i fartygen, vilket är helt riktigt. Men i denna träning kunde det också ingå en viss attitydfostran om hur man skall uppföra sig ombord för att bli väl bemött.

Har förstått att utplacering av eleverna ombord i fartygen stöter på svårigheter och praktikplatser får sökas med ljus och lykta. Om man jämför dagens system med gårdagens finner man att dåtidens jungmän, alltså obefarade sjöfolk, erhöill sin praktik som anställda i fartyget, fick lön och

ingick i fartygets ordinarie besättning. Därmed låg de ingen till last. Dessutom var praktikfordringar så väl tilltagna att man erhöill kunskap om samtliga arbeten ombord i tillräcklig omfattning för att man senare kunde leda dylikt arbete som styrman. Tyvärr kan unga styrmän idag utgöra ett hot mot arbetskyddet ombord på grund av otillräcklig eller dålig handledning.

Vi kan dock leva med det nya systemet om samtliga involverade inser att målsättningen med handledning ombord bör vara praktisk kunskap inför den kommande vaktstyrmansbehörigheten och inte teorier om befälhavarens rättigheter och skyldigheter.

Bengt Björkholm
Vice ordförande, Ånikap



INNEHÅLL

- 4 OSC-kurs – att leda sjöräddningar
- 6 Fartygsinspektion på haveristen Apj Karan
- 9 Tema Praktik
- 14 Vinter på Finska viken – ingen plats för misstag
- 16 Erilainen purjehduskilpailu
- 17 s/s Kastelholm och Östersjö-kryssningar
- 19 Stort intresse för sjöfartsmässan



THE CAPTAIN, 2006

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

ÅNIKAP
Malmgatan 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 2006

OSC-kurs – att leda sjörädd

ENLIGT STATISTIKEN INTRÄFFAR enbart i närliggande finska farvatten årligen 10–20 sjöolyckor som kan klassas som fartygshaverier och allt tyder på att antalet kommer att öka. Beredskapen för att ingripa vid sjöolyckor bör därför kontinuerligt hållas på en hög nivå och uppföljas via fortbildning.

Som en form av fortbildning för finska förhållanden arrangeras kurser för utbildning av s.k. On Scene Co-ordinators (OSC), d.v.s. en person som koordinerar och leder en sjöräddningsoperation.

Kursens målsättning är att skola personer i ledande befattningar, närmast sjöbefäl, att praktiskt leda sjöräddningsoperationer i samarbete med sjöräddningsledningen iland. Den kan vid behov utnämna en externt placerad OSC för att leda och koordinera sökning och räddning av nödställda. Den person som utnämns till OSC bör besitta erfarenhet och kunnskap av dylika uppgifter. Vanligtvis rör det sig om en tjänsteman som skolats för dessa uppgifter, men i brådskande fall kan t.ex. en fartygsbefälhavare tillfälligt utnämnas.

Kursen hänvisar till IMO:s regelverk och IAMSAR, handboken för räddningsarbete vid luft- och sjöfartsolyckor (den lilla blå boken som förvaras i bokhyllan på bryggan).

KURSENS FÖRSTA VECKA hölls i Gräns- och sjöbevakningsskolans utrymmen i Esbo och den andra veckan i Sydväst Sjöfart i Åbo, där all simulatorträning ägde rum. Under den sista kursveckan bekantade vi oss också med Åbo gränsbevaknings flygflottilj.

I kursen deltog sammanlagt 17 personer från 15 olika inrättningar: kustbevakningen, VTS, Helsingfors räddningskår, Försvarmakten och dessutom två personer från estniska kustbevakningen. Jag deltog som en av två ”civila” deltagare i kursen.

Den största gruppen bestod av åtta personer från finska kustbevakningen. Dessutom assisterades deltagarna av personal från Åbo och Helsingfors räddningskårer samt lärare från Sydväst Sjöfart.

Den första kursveckan i Esbo inriktades på sjöräddningsverksamhetens grunder. Dessutom fick vi höra några intressanta föredrag, bl.a. om flygverksamhet i samband med sjöräddning, undersökning av olyckor samt kommersiell sjöräddning. Vi fick också bekanta oss med det i Lojo belägna skolningscentret Meriturva, vilket imponerade med sina utrymmen och de motiverade skolningsledarna. Under veckan gjordes dessutom OSC-övningar, främst teoretiskt eller genom simulering av radiotrafik. Dessa gav en god grund för följande veckas simulatorövningar.

Ett av de mest minnesvärda föredragen hölls av en redaktör från rundradion angående information till massmedia. Innehållet var kanske inte det intressantaste men däremot det kyliga mottagande av åhörarna. Det är uppenbart att förtroendet för redaktörer är ganska litet inom tjänstemannakåren. Beundransvärt i vilket fall som helst av den redaktör som höll föredraget att stiga direkt in i ”lejonets kula”.

UNDER DEN ANDRA kursveckan ordnades ”verklighetsanknutna” övningar i simulatorerna. Kursdeltagarna indelades i grupper som hela veckan fungerade som team på simulatorernas kommandobryggor.

Uppgifterna varierade. En gällde en brand på ett fraktfartyg efter en blackout med evakuering av fartyget under gång i en trång farled i skärgården. Andra gällde man överbord med sökning på öppet hav samt en sjunkande fiskebåt med evakuering av besättningen samt sökning. Slutligen kom skräckscenariot – en kollision mellan ett tankfartyg och ett passagerarfartyg i Ålands hav där tankern sjuker, passagerarfartyget fattar eld och människor skall räddas både från havet och från fartyget, inalles mer än 800 personer.

Även om övningarna genomfördes i simulatorer var det överraskande med vilken inlevelse man gick upp i övningarna, speciellt i rollen av OSC. Efter varje övning hölls en de-briefing där händelserna gick igenom. Där kom det alltid fram något nytt som man inte noterade under övningsverksamheten eller som man inte hann tänka på.

Efteråt funderade jag på om det var situationerna som styrde deltagarna eller om deltagarna hade situationen under kontroll – man strävade åtminstone efter det senare nämnda alternativet.

EN AV DE INTRESSANTASTE uppgifterna var då vi fick cirkulera fritt mellan olika enheter och bekanta oss med deras verksamhet under en sjöräddningsuppgift. Imponerande var speciellt sjöräddningscentralens (MRCC) verksamhet, den ”verbala” trafikens och informationens mängd och snabbhet var otroligt stor för att hanteras av endast några få personer. Överraskande var att VHF-trafiken hade en liten omfattning av den nödtrafik som försiggick i sjöräddningens ledningscentral. Myndigheterna använder sig främst av sitt eget nät Virve för intern kommunikation. Viktiga och mindre viktiga samtal kommer också med trådteltelefon eller GSM.

Diskussion uppstod om hur mycket nödtrafik det lönar sig att föra utanför den allmänna VHF-kanalen (16). Den enhetliga uppfattningen var att alla närbelägna fartyg och enheter borde få den viktigaste informationen på VHF, myndigheterna kan kommunicera på sina egna kanaler om detaljer som inte berör handelsfartygens navigation eller verksamhet på olycksområdet eller i dess närhet.

SOM HELHET TYCKTE jag kursen var bra, men den kunde ha varit kortare. Kursföredragen var intressanta, men innehållet kunde i många fall ha delats ut före kursen för självstudier. Kursen föreföll att främst vara inriktad för sjöbevakningen och andra myndigheters behov.

I framtiden kunde befäl från handelsfartyg vara bättre representerade för att bättre kunna framföra yrkessjömännens synpunkter till myndighetspersonerna. Ibland fick man under kursen en känsla av att sjöbevakarna inte insåg att handelsfartygen har begränsade möjligheter att delta i sjöräddningsuppdrag. Man tyckte t.ex. att man med ett 200

Kryssningspionjär, 1954–1972 s/s Kastelholm och Östersjökryssningar

ÅNGFARTYGS AKTIEBOLAGET BORE, som grundades i Åbo 1897, blev ett av vårt lands mest kända och erkända passagerarfartygsrederier; pionjären i regelbunden vintertrafik på Åbo–Mariehamn–Stockholm blev s/s Bore (senare s/s Bore I) från 1898. Många blev de under åren, de ”stockholmsbåtar”, som under Bore-flagg hedrat sin hemstad och bjudit sina otaliga passagerare på smakfulla inredningar, hövlig betjäning och säker gång. Det väckte naturligtvis uppmärksamhet när rederiets ledning 1980 meddelade att de helt lämnar passagerartrafiken (Silja-Line) och koncentrerar verksamheten på fraktfartygen. Men låt oss här minnas att Bore-rederiet även var föregångare vad gäller kryssningar på Östersjön.

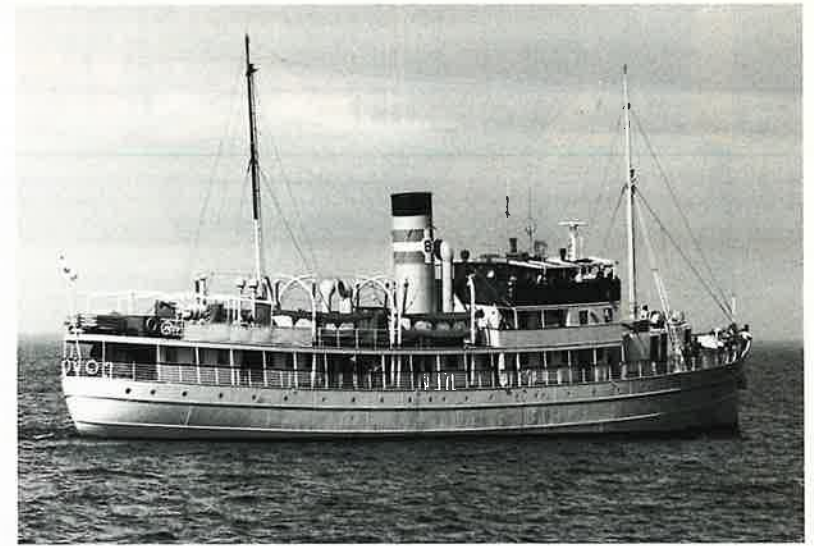
Redan till midsommar 1949 bestämde sig Borens ledning för att pröva s/s Nordstjernen som det kanske allra första finländska maskindrivna kryssningsfartyget på Östersjön. Hon var byggd 1871 på Motala Verkstads Varv i Norrköping och ansågs som Östersjöns snabbaste fartyg med en topphastighet 16 knop. Bore-bolaget köpte henne 1918 och satte henne omedelbart in på Åbo–Stockholm-linjen. I och med detta kunde rederiet som tredje part gå in i De Samseglande Rederiernas (FÅA, Svea och Bore) samarbetsavtal.

NORDSTJERNAN, TROTS SIN litenhet, skulle sedan i flera årtionden visa sig vara synnerligen viktig för sitt rederi. Som kryssningsfartyg var hon dock inte ändamålsenlig och dessutom lätt sliten för uppgiften. Hennes sista resa skedde den 11 september 1952 då hon anlöpte Åbo från Stockholm. Harald Karlsson från Sottunga var Nordstjernans sista befälhavare.

S/s Kastelholm byggdes på Eriksbergs Mekaniska Verksstad i Göteborg 1929. Beställare var Svenska Amerikalinjen som använde henne i Östersjöområdet för att transportera främst emigranter från Finland och Baltikum till Göteborg, varifrån de for vidare med SAL:s atlantångare. Det 55 meter långa fartyget på 922 bruttoregisterton uppnådde med den, som det visade sig, ”outsittliga” ångmaskinen på 1034 hk en toppfart på 13 knop. Då Bore-bolaget köpte henne 1953 av Ångbåts AB Mariehamn, Åbo, kunde hon ta 150 passagerare i hytt. Nu skulle ”De glada Östersjökryssningarna” komma igång!

Sommaren 1954 gjorde Kastelholm sina första kryssningar. Då gick man på linjerna från Åbo till Visby, Rönne, Köpenhamn och Stockholm. År 1966 gjorde Kastelholm i försökssyfte, efter den egentliga sommarsäsongen, elva kryssningar på den nya linjen Helsingfors–Leningrad. Efter ankomsten till Leningrad hade passagerarna drygt tre dygn på sig för utflykter samt musei- och teaterbesök.

Kastelholm var en omtyckt kryssningsbåt med familjär stil och god mat. Hytterna låstes sällan, toalett och dusch fanns separat i de knarrande korridorerna och nöjeslivet bestod i dans till grammfonmusik bakom skorstenen på övre däck. Befälhavare ombord var den legendariske Erik Grandell med lång erfarenhet från bl.a. Finland–Sydamerikalinjen. Han var en skeppare och sjöbjörn man tyckte om. Han utstrålade servicevilja och när passagerarna gick ombord fann man honom oftast vid landgången klädd i T-shirt, bätmössa, gummiskor och jeans. Han hjälpte gärna



passagerarna med bagaget och eskorterade välkomnande ända till hytten. Dock, efter avgång bytte han omedelbart om till vit, elegant kaptensuniform. Under varje kryssning hade han som vana att personligen presentera fartyget och resan, stående i matsalen. Han sällskapade gärna vid sitt kaptensbord och kunde dra sjömanshistorier så hela matsalen, som ju inte var stor, tystnade. Dagtid använde han sin högtalaranläggning för att guida på de ställen han ansåg vara av kulturellt intresse.

NÄR MAURI SARIOLA 1960 i detektivromanen Ödesdiger Östersjökryssning väver intriger med två mord ombord på kryssningsfartyget Cassiopeja under en sommartur på Östersjön är det nog Kastelholm han hänvisar till och beskriver:

”Cassiopeja var något mindre än en medelstor passagerarbåt. Kanske tvåusen bruttoregisterton, mediterade Jaatinen. Han hade någon gång i sitt arbete haft med fartyg att göra. Cassiopeja var ganska kort och ganska hög och han gillade inte hennes linjer. Han tänkte för sig själv att den måste vara rätt rank när det blåser. Däremot var han mycket nöjd över den renhet som rådde överallt. Julikvällens solstrålar blänkte i salongens fönster, livbåtarna var bländvita och den röda mattan som sträckte sig från fören till aktern var hel, ren och behaglig att gå på.”

Kastelholm är också förknippad med ett intressant uppdrag år 1968, då staten chartade henne som moderfartyg för invigningen av Saima Kanal. På Kastelholm fördäck förrättade president Urho Kekkonen den officiella öppningen av Mustola sluss.

I september 1972 hade den välkända trotjänaren och populära kryssningspionjären tjänat ut under finländsk flagg. Hon gav nu plats för större fartyg, bl.a. s/s Bore II med Leningradkryssningar i Silja Lines regi. Kastelholm såldes av Ångbåts AB Bore i Åbo till Nya Ångbåts AB Strömma kanal i Stockholm. Även kapten Erik Grandell lämnade nu sjölivet efter ett långt och välförrättat värv.

Bengt Karlsson
Producent, Expo Nautica

Erilainen purjehduskilpailu

JÄÄPEITE ON VAHVISTUMASSA s/y Willa Maren ympärillä Aurajoessa, Suomen Turussa. Aluksen kippari Mauno Sirviö selaa salongissa lokikirjaa. Maileja on tänäkin kesänä tullut taas melkoinen määrä kun vene osallistui neljännen kerran Tall Ships' Raceen.

Aikaisemmat kisat ovat olleet kotivesillä kun jokin etappi on aina ollut Suomessa, nyt kuitenkin lähdettiin kauemaksi. Lähtösatama on Waterfordissa, Etelä-Irlannissa. Siitä Ranska ja Cherbourg, edelleen Englantiin, Newcastleen. Päätesatama oli Norjassa.



Willla Maren miehistö paraatissa.



Ruuhkaa Kielin kanavassa.

Kisa on maailman suurin purjehduskoulutus tapahtuma ja joka vuosi niitä järjestetään useampia ympäri pallon. Miehistössä pitää olla vähintään puolet alle kaksikymmentäviisi- mutta yli viisitoistavuotiaita. Alukset ovat yli satametrisistä raakapurjelaivoista pieniin 45 jalkaisiin sluuppeihin. Miehistön turvallisuudesta ei tingitä missään vaiheessa ja jo aluksen katsastuksessa alkaa tiukka linja. Pelastusliiveissä pitää olla pillin lisäksi myöskin lamppu, lautasta pitää löytyä melko täydellinen EA pakkaus lääkkeineen ja käsi VHF. Epirp on itsestään selvyys joka aluksessa.

WATERFORDIIN ILMESTYI KAIKEN kaikkiaan 67 alusta suuria oli kaikkiaan 25. Suomessakin nähtyjä tuttuja oli paikalla kuten Omanin Shabab Oman, Puolasta useampia mm. Pogoria ja Dar Młodziezy, Venäjältä iso laivasto Mirin seurana. Eurooppalaisten lisäksi siellä oli eksoottisia maita, Indonesia, Meksikko, Jenkit ja monta muuta.

Suomesta oli mukana kaksi venekuntaa, pienimmässä D luokassa. Willa Maren lisäksi purjeet nosti Turkulainen, vai pitäisikö sanoa Paimiolainen Timo Lappalainen Feelingsillä.

Willla Maren miehistö koostui lähes pelkästään perheestä, yksi serkku ja ainoastaan kaksi täysin perheen ulkopuolelta olevaa seilasi Newcastleen.

Fiilingsillä oli miehistö ja naisisto ympäri suomen täydennettynä parilla britti pojalla.

Englannissa hyppäsi Sirviön perheen vanhin poika Mikko Willa Maren kippariksi ja toi tullessaan oman miehistönsä.

Isoilla laivoilla näkyy lähes sotilaallinen kuri kun taas pikkuluokkien paateilla soi hanuri ja meno oli huomattavasti letkeämpää. Naisia ja tyttöjä tuntuu purjehdus kiinnostavan koska joka kaupungissa kun marssittiin paraatissa oli naisjoukko lähes puolet.

EIPÄ OLTU ENNEN moista kisaa ajettu, Willa Marenkin miehistö kävi kesken legiä uimassa, tuulta o metriä. Kilpailun jyrä päätti keskeyttää eka legin kahden vuorokauden jälkeen kun yksikään aluksista ei olisi ehtinyt Ranskaan ajoissa.

Ranskasta Englantiin olikin cruising, joten meno ei ollut verissä päin repimistä. Tuulikin nousi jo 10 metrin paikalle, aallot 5-7 metrisiksi ja vene kulki kauniisti, mitä nyt keulapiikissä punkkaavat valittivat kuopista ja keulaventtiilin vuotamisesta.

Ei päässyt Sirviön Mikkokaan Newcastlesta lähtiessään kuin päivämatkan verran kun Pohjan meren aallot ja 17 metrin tuuli päätti tehdä genoasta entisen, onneksi oli loppoa riittävästi ja koneella pojat ja tytöt pääsivät Norjaan purjemaankarin paikalle.

Nyt Sirviöllä ja lappalaisella on mietintä myssyt päässä, ensi vuonna olisi Tall Ships' Races juhla regatta vlimerellä, lähdetäisiinkö?

Katsotaan, mutta ainakin parinvuoden kuluttua jälleen kun isot paatit saapuvat Suomenkin vesille ja yhtenä satamana on Kotka.

Arto Takala

ningar

meter långt containerfartyg borde kunna ge sig direkt in i händelsernas centrum.

Var kursen då behövlig? Ja, men inte nödvändig – man klarar sig säkert bra på kommandobryggan även utan OSC-kompetens. Själv fick jag en hel del ny information och saker att tänka på. Jag rekommenderar nog kursen för alla som har en möjlighet att delta. Kursens ledare, kommandörkapten Antti Silta från gräns- och sjöbevaktningsskolan har förtjänat ett stort tack, hans inspirerande och klara sätt att lära gav god motivation under hela kursen.

VAD LÄRDE JAG mig då egentligen under kursen? Uppgifterna som on-scene-co-ordinator blev klarare och konkretiserades, tidigare har jag endast haft tillgång till skriftligt material. Då jag själv gick skepparklassen för mer än tio år sedan genomgicks OSC:s uppgifter endast snabbt på någon lektion.

Ett av de mest minnesvärda föredragen hölls av en redaktör från rundradion.

Det att jag fick bekanta mig med nya människor och deras olika arbetskulturer var säkert det bästa med kursen, basutkvällarna inte att förglömma. Att man fick bekanta sig med myndigheternas resurser och verksamhetsmöjligheter är säkert också nyttigt om en olycka inträffar.

Glädjande var noteringen att de i sjöräddningsverksamheten aktiva personerna är professionella och intresserade av sitt jobb med en stark vilja att utveckla sin yrkeskunskap.

Detta inspirerade nog även mig i mitt eget arbete ombord och gav intresse för inlärnin av nya saker.

Allmänt anser jag att rederierna gärna kan erbjuda kurser i rimlig mängd, där både äldre och yngre sjömän kan få fräsch motivation och lite nyttig hjärngymnastik. Knappast gör den här kursen befäl på handelsfartyg till professionella sjöräddare, men nog till goda medhjälpare då sådana behövs.

Kari Levander
befälhavare m/s Serenaden

Meriaura Ltd (founded in 1986) specializes in chartering and vessels' operations. Furthermore the company provides port agency services, towing, rescuing, ships' purchase and sales as well as consultation.

The company trades with following vessels mainly on Baltic Sea and North Sea

Meriaura Ltd
2. Linja 3, FI-20100 Turku
Tel +358 (0)2 2111 600
Fax +358 (0)2 2111 666
E-mail charter@meriaura.fi
www.meriaura.fi



m/v Pamela, 970 ton dwcc
m/v Helga, 2150 ton dwcc
m/v Nina, 2500 dwcc
m/v Eeva, 2850 ton dwcc
m/v Thule, 3850 ton dwcc
m/v Mirva, 5100 ton dwcc



Fartygsinspektion på haveristen

UNDER MINA TJÄNSTEÅR har jag råkat ut för ett stort antal besvärliga fartygsinspektioner, utförda som PSC och/eller flaggstatsinspektioner. En av de allra besvärligaste och mest tidsödande är fallet m/s Apj Karan.

I fallet Apj Karan begränsades inte inspektionen till en granskning, utan fartyget granskades och inspekterades ett flertal gånger under en tidsrymd av 4,5 månader, vilka förutom inspektioner, omfattade rådplägingar, telefondiskussioner och ett enormt utbyte av fax och brev.

Bulkfartyget Apj Karan var på väg från Jamaica till Karleby i full last av aluminiumoxid då hon den 21 oktober 1991 på Ålands hav kolliderade med Märketskallans fyr. Fyren totalförstördes och fartygets skadades svårt under vattenlinjen förut.

Senare samma dag ankrade fartyget vid Enskär utanför Nystad för att undersöka skadorna och en sjöfartsinspektör besökte fartyget för att påbörja haveriutredningen. Underhandlingar vidtog också för att besluta huruvida fartyget skulle skiftas till kaj för att lossa eller stuva om lasten. Rederiet ställde krav på att fartyget skulle få fortsätta sin resa till destinationshamnen Karleby trots att fartygets förskepp skadats svårt vid kollisionen och ettans lastrum var vattenfyllt.

Då fartyget ett par dagar senare ånyo besöktes av två sjöfartsinspektörer för att ytterligare försöka klarlägga orsaken till haveriet, upptäckte man att fartyget, förutom de vid kollisionen uppkomna skadorna, också i övrigt befann sig i ett bedrävligt skick. Då fartyget den 26 oktober

skiftades till kaj i Nådendal meddelades befälhavaren att utvidgad Port State Control skulle utföras ombord.

EFTER ATT MAN under fyra dagar utfört aviserad inspektion ombord listades 19 avvikelser. Man hade funnit brist i bl.a. livräddningsutrustningen, livbåtarna, brustna brandsläckningslinjer, otillräckligt med brandslangar, fastrostade brandplåtar, läckor i lastrummet genom rosthål i däck, läckande hydraulrör, läckande vattenpumpar samt strömfördelningsdosor som var fastgjorda med snörstumpar.

Fartyget stoppades i Nådendals hamn och villkoret för att få avsegla var att samtliga brister skulle avhjälpas och fartyget granskas på nytt. Till detta lades ännu skador som uppkommit vid kollisionen och kunde granskas först då fartyget dockades den 19 november i Nådendal. Där visade det sig att förskeppet totaldemolerats under vattenlinjen, kollisionsskottet likaså och ettans lastrum var till följd härav fyllt med vatten.

TROTS ATT FARTYGET låg torrsatt i tio dagar påbörjades inte reparation av haveriskadorna och fartygets skiftades tillbaka till kaj i Nådendal. Eftersom rederiet inte heller visade något intresse för att påbörja några arbeten, började man på nytt dryfta fartygets framtid.

Den 4 och 9 december granskades på rederiets begäran de brister som listats vid tidigare inspektion och nu åtgärdats. Det visade sig dock att endast ett fåtal punkter kunde godkännas.

för misstag

skall hanteras i is, men den måste också användas.

De tankfartyg som i dag trafikerar östra Finska viken håller hög klass. Jag har själv under tre vintrar kört på östra Finska viken och har inte sett ett enda stort tankfartyg som skulle vara i dåligt skick. Det är nog främst massmedia som har hittat på att fartygen skulle vara dåliga.

Besättningen på fartygen har säkert ingen större erfarenhet av hur ett stort fartyg skall hanteras i is, men så vitt jag kan se har man på flera fartyg lärt sig hur man skall ta sig fram i is.

Rysslands isbrytare prioriterar nog Primorsk och oljeexporten från Ryssland. Tankfartygen är de första som assisteras och den andra trafiken blir nog lidande av detta.

Nu har Nestes nybyggen Tempera och Mastera visat vad de går för is, och de är i en klass för sig. De har hittills klarat sig utan assistans och har dessutom varit till stor hjälp för terminalen i Primorsk. Speciellt under den första vintern var det nog de som höll liv i terminalen.

Nu är situationen en helt annan, för det finns redan en mängd isförstärkta 100.000 tons tankfartyg.

Det är en helt ny typ av fartyg som har kommit in i våra farvatten och vi måste leva med dem. Om vi dessutom kan införa en ny kultur på Finska viken, där det rör sig en massa tunga och djupt lastade fartyg, så tror jag nog att det finns rum för alla. Det tar förstås sin tid innan alla är vana med vad de har runt omkring sig.

Oljetransporterna från Finska viken hämtar nog också välstånd åt finska sjömän, för vi har i alla fall erfarenhet av hur fartyg skall hanteras i is – också stora fartyg.

Stig Sundberg
Befälhavare M/T Tempera

Your Shipping Partner



Head Office: Oy Rettig Ab Bore
World Trade Center, Turku, Veistämönaukio 1-3,
P O Box 144, FIN-20101 Turku, Finland
Tel +358 2 281 3600, Fax +358 2 253 4036
Email info@boret.com

Bore Shipowners B.V.
Beurs-World Trade Center, Beursplein 37,
P O Box 30005, NL-3001 DA Rotterdam, Netherlands
Tel. +31 10 205 3391, Fax +31 10 205 5167
Email info@boreship.com

Bore
www.boregroup.com

A MEMBER OF THE RETTIG GROUP

En 100.000 tons tanker är inte speciellt stor ute på världshaven men mycket stor på Finska viken.

Vinter på Finska viken – ingen plats

TRAFIKEN PÅ FINSKA viken har ökat otroligt mycket under de senaste åren, och kommer att öka ännu mer. Speciellt gäller detta för oljetransporterna.

Oljeexporten från Ryssland växer hela tiden och hamnarna i Ryssland och östra Finska viken investerar stora summor för att utvidga kapaciteten. Primorsk, som är vår huvudhamn, exporterar redan i år 60 miljoner ton och fler kajer är under byggnad.

Nu när 100.000-tonsfartyg är vardagsmat på Finska viken ställer det speciella krav på vintersjöfarten, och planeringen av den. Det märks tydligt att vår sjöfartskultur inte ännu omfattar stora fartyg. En 100.000 tons tanker är inte speciellt stor ute på världshaven men mycket stor på Finska viken. Finska viken är ett ganska grunt hav, och det finns inte mycket rum för misstag.

Vintern 2002–2003 var en normal isvinter med is österut från Hangö. Det blev liv i luckan när stora tankfartyg destinerade till Primorsk tog sig fram genom isen. Personer som inte hade en aning om vad det var frågan om blandade sig i diskussionen och ansåg att tankfartygen inte kan komma in i Finska viken när där är is. Knappast brydde sig någon om att fråga dem som verkligen vet hur fartygen skall hanteras i is hur de skall fås till Primorsk. Det slutade med att några fartyg därefter inte längre destinerades till Primorsk under vintern.

Nu är situationen en helt annan. Det exporteras så mycket olja från hamnen att fartygen måste komma fram. Det kommer att sättas press på hur den skall organiseras för att trafiken skall löpa.

De två senaste vintrarna har varit milda och det har inte uppstått problem med att få trafiken att löpa på östra Finska viken. Även för de stora tankfartygen har förhållandena varit ganska lätta utan värre förseningar. Men om det blir en normal vinter kan läget vara ett helt annat.

ATT ASSISTERA ETT fartyg med en bredd på 42–45 m och en dödvikt över 100.000 ton är inte så lätt. För de första är fartygen ganska svåra att manövrera och med en så stor dödvikt händer det nog också en hel del annat än på ett mindre fartyg. Fartygen behöver en mycket bredare ränna än normala fartyg. Det fordras ofta två isbrytare för att göra rännan tillräckligt bred. Sedan går det inte att köra med så stora fartyg helt fast i isbrytaren för det tar sin tid innan de stoppar på grund av sin massa. Det är helt omöjligt att få fartyget ut ur rännan på grund av den stora längden och det är också ganska svårt att få det att svänga om kurvorna är för skarpa i rännan.

Det fordras mycket mer planering med ett stort än med ett litet fartyg innan man kan gå in i is. Om fartyget är djupt



lastat så måste man vara speciellt noga med vindförhållandena. Om fartyget fastnar på ett ställe där det inte finns tillräckligt med vatten runt om så kan situationen bli mycket allvarlig.

Det som borde göras är att de stora tankfartygen skulle använda en egen ränna in och ut. Det skulle antagligen vara ganska svårt att driva igenom ett sådant förslag i praktiken. Också separata isrännor för in- och utgående trafik skulle underlätta eftersom möten i samma ränna skulle elimineras.

Att normala lastfartyg och lastade tankfartyg möts i samma ränna har inget gemensamt med säker sjöfart. Om det går så att ingetdera fartyget kommer ur rännan är nog katastrofen ett faktum.

Tills vidare har det nog på östra Finska bara förekommit "träning" i hur det hela skall skötas, men när följande isvinter kommer måste det finnas spelregler. Det har förekommit diskussioner på vissa nivåer om hur vintertrafiken skall skötas, men man kan fråga sig om detta har varit tillräckligt.

HAR NÅGON TÄNKT UT hur ett stort tankfartyg skall tas loss om det har fastnat i isen och håller på att driva på grund? Att bogsera ett fartyg med en isbrytare med stor dragkraft är nog något helt annat än en vanlig bogsering. Det uppstår bl.a. problem med pollare. Även om det finns pollare ombord för eskortbogsering med SWL på 200 ton så kan det hända att de inte går att använda och sedan är det inget annat än problem. Jag är rädd för att ingen har tänkt särskilt mycket på hur man verkligen skulle göra om man skulle behöva bogsera en stor tanker genom is. Det finns nog yrkeskunskap i detta land om hur stora fartyg

Bulkfartyget "Apj Karajan" är ett av de mest besvärliga och tidsödande som artikelförfattaren varit med om att inspektera. På bilden till vänster ses haveristen utanför Enskär. Under detaljbild av skador på bulben efter kollisionen, sönderrostad rörledning samt det vattenfyllda lastrummet.



Apj Karan

Den 14 december ankrade fartyget på redde och låg där t.o.m. den 18 februari 1992, då man skiftade tillbaka till kajen. Där låg hon förtöjd till den 3 mars 1992.

Fartyget granskades på nytt för att klarlägga hur briserna avhjälpes och hur de provisoriska reparationerna av briskeppet framskridit. Fartyget låg därefter ännu ett par dagar på redde och den 5 mars godkändes fartyget för en resa till reparationsvarv i Polen. Fartyget avgick till Stettin den 7 mars 1992 och ett långvarigt och svårt arbete kunde anses avslutat.

EN MÅNGFALD AV händelser och intryck kan kopplas till fallet Apj Karan, men något som gjorde mycket starkt intryck på mig var emellertid befälhavarens öde. Han var en 61 år gammal gentleman, som totalt åsidosattes av sin arbetsgivare efter haveriet. Han fick sitta ensam i sin hytt medan överstyrman och rederiets tekniska inspektör tog hand om allt. Några gånger fick jag inbjudan via mäklaren att besöka honom i hans hytt för att diskutera en stund.

Dylika "likkistor" påträffas inte längre i finländska hamnar och vi får hoppas att så skall förbli.

Esa Saari
Byråchef, Sjöfartsverket Åbo





**Suomen
Laivanpäälystöliitto**
**Finlands
Skeppsbefälsförbund**

Navigare necesse est

*Vuodesta 1905
kansipäälystön
etujen hyväksi*



*För däcksbefälets
förmåner
sedan år 1905*

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

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

Varatoiminnanjohtaja
Vice verksamhetsledare
Pekka Partanen
(09) 6122 4414, GSM 0400 707 682
pekka.partanen@seacommand.fi

Suomen Merenkulku -lehti
Finlands Sjöfart -tidningen
suomenmerenkulku@seacommand.fi

Toimitussihteeri/Redaktionssekreterare
Hilkka Kotkamaa
(09) 6122 4416, GSM 040 540 5224



We train. You save money.

We believe we can train your people in achieving the lowest lifecycle cost of ownership, attaining the highest possible efficiency and meeting your environmental targets, for less money than you are spending right now. To find out more about the Wärtsilä Land and Sea Academy's tailored operation, maintenance and safety training services visit <http://wlsa.wartsila.com>


WÄRTSILÄ

Resultatansvar och handledd praktik är här för att stanna

TEMA PRAKTIK

FYRA OLIKA SKOLOR utbildar varje år ett hundratal nya styrmän i Finland för vår handelsflotta som omfattar ca 200 fartyg. Inriktningen i skolorna har blivit mer businesslik, mer och mer kurser och fortbildning säljs och ordnas för hela sjöfartsklustret. Navigationsskolorna har blivit en del av större yrkeshögskolor som i sin tur är aktiebolag och resultatansvariga.

Skolorna tystnar inte ens för veckosluten. Man kan på kvällar och veckoslut hitta skolornas egna elever på diverse simulatorkörningar. Man kan undra om detta är dålig organisering eller om inte 24 timmar i dygnet helt enkelt räcker till till i dagens läge då allt bara ska bli effektivare och effektivare. Hur detta påverkar utbildningen och studeranden återstår att se. Man kan också fråga sig om efterfrågan på styrmän är så stor som mängden utbildade är.

När undertecknad påbörjade sina studier till styrman gick man stort ut med att det fanns ett jättebehov av däcksbefäl världen över. Kanske man bara glömde att nämna att behovet i Finland inte var riktigt så stort ändå. Sanningen är att det utomlands, till exempel i Tyskland, finns ett skriande behov av däcksbefäl, men att man nog kan diskutera Finlands situation. Man blir inte direkt bländad av den finska sjöfartens framtid som det ser ut nu. Något om situationen utanför Norden berättar ryktena om att man på större tyska rederier ger bonus åt seniorbefälet till varje månadslön, förutsatt att man skriver under ett avtal där man binder sig till rederiet och inte börjar arbeta som lots. Man lär redan ha tagit in holländare som lotsar på diverse platser. Kanske tyska grundkurser vore något i läroplanen ...

NÄR STCW-95 TRÄTT i kraft har även utbildningssystemet ändrats. Styrmans- och sjökaptensklasserna är ett minne blott och istället finns support, operational och management level på institut och yrkeshögskolenivå, och därtill vuxenutbildning. Ni förstår att de äldre ombord kan bli något konfysa då man beskriver utbildningen. Jag har själv utbildat mig enligt det nya systemet och har förstås svårt att jämföra det nya systemet med det gamla, som ju var otroligt bra – åtminstone då man lyssnar på de äldre ombord. Ni vet, förr var fartygen gjorda av trä och männen av järn, idag är de vad de är!

Men vad är handledd praktik då, egentligen? Man skall ha 360 sjödagars praktik, av vilka hälften skall var på bryggan och under handledning. M.a.o. jobbar man som lättmatros eller vaktman som det heter, i två år och thats it. Praktikboken fylls i emellan om man kommer ihåg. Jag vet att detta kanske låter lite spydiskt, men det är tyvärr så det är. I början fyller man visserligen i praktikboken ganska entusiastiskt, men sedan blir den tyvärr liggande någonstans under kojen tills det är dags att lämna in den. Då lappar man de största hålen med glödande penna efter att man förstås fyllt i det mest relevanta, hur många schackel kätting och hur många atlas trossar det finns ombord. Detta var fallet under min tid då praktikboken var ett relativt nytt fenomen. Det har säkerligen ändrats lite på attityderna i dagens läge, hoppas jag.

Då man själv haft en praktikbok och utbildats enligt det nya systemet är det kanske litet lättare att förstå hela idén med praktikboken. Man vet hur boken är uppbyggd, hur den fylls i och skall följas upp. Den ger i många fall bra vägledning till den praktikansvarige och praktikanten om vad man ännu skall gå igenom och vad man redan gjort. Praktikanten finner det säkert mycket lättare att fråga om olika begrepp och händelser då han har praktikboken att bläddra i.

Givetvis är inte allt som står i praktikboken genomförbart, eftersom det finns så många olika typer av fartyg. För den praktikansvarige ombord är det mycket viktigt att vara i vilket stadium av utbildningen praktikanten är. Då kan man på förhand planera vilka slag av uppgifter han kan göra ombord. Det finns nämligen grupper som gör sin första praktikvecka ombord och de som är nästan fardiga och gör en sista kurs om vaktrutiner ombord.

I BÖRJAN AV vaktmans- och styrmanspraktiken fanns det tillfällen då jag själv upplevde att man bara var en börda ombord (vilket jag säkert är idagens läge också..?). Men jag hoppas att även de äldre vaktcheferna har förståelse för praktikanter och låter dem "trycka på knapparna" nu som då. Det är onödigt att beklaga sig över det nya systemet för det är här för att stanna. Fast det är ju lätt att berätta historier som börjar; förut då jag var ung! Har faktiskt märkt att jag själv börjat använda den frasen... hmm skratta eller gråta?

Personligen anser jag att det är bara trevligt med praktikanter ombord, det livar upp vakten lite då man får lära ut och svara på frågor och för att inte glömma hela fartygets livlighet. Man kan ju faktiskt stöta på en person då man går ner till massen vid tio tiden på kvällen! Men jag hoppas också att man från skolornas sida litet mer kunde betona att studerandena har en ganska lång väg till sin första vakt som vaktchef från den dag de börjar i skolan. Och man kanske inte på sin första praktikdag skall presentera sig som sjökaptensstuderande Pettersson för båtsmannen som seglat i 30 år.

SOM EN LITEN avrundning får ni läsa en historia som befälhavaren på m/s Estraden berättade för mig. Då fartyget byggdes i Raumo kom det en klass elever som gick sin andra vecka i skolan för att bekanta sig med nybygget. Befälhavaren och maskinchefen skulle visa dem runt på fartyget. Eleverna, som var första gången ombord på ett lastfartyg, började med att presentera sig som blivande sjökaptener i salongen och rundturen började. Allt gick sin normala gång och man visade eleverna runt här som där och rundan slutade till sist i maskinrummet. Maskinchefen undrade om de blivande sjökaptenerna hade några frågor. Sjökaptensstuderande Svensson lyfte upp handen och frågade maskinchefen vad grejen han lutade sig emot gjorde? Svensson lutade sig mot andra huvudmaskinen ...

Men alla har vi väl varit gröna nångång, eller hur ...

Johan Ström
förstestyрман, m/s Estraden



Ungdomar och yrkesstolta befäl behövs

UNDER ÅRENS LOPP har ett stort antal elever gjort sin praktik på olika fartyg som jag tjänstgjort som befälhavare på. Många av dem har varit mycket ambitiösa som det har gått att lära upp, men tyvärr har det också funnits ett antal som man undrat över hur i all världen de hamnat på en sjöutbildning. Det blir säkert en lika stor besvikelse för en del av dessa ungdomar som för oss ombord när de inser att de har gett sig in i helt fel bransch.

Hur som helst är det vår uppgift att se till att de elever som kommer ombord får en så meningsfull praktikperiod som möjligt. Det utses ju alltid en handledare för eleverna ombord. Minst lika viktigt är det att det finns en kunnig yrkesman (båtsman/matros eller reparatör) som tar sig an dessa elever så de får lära sig underhållsarbetets grunder. Praktiktiden är alltför kort för att slösas bort. En vacker dag skall ju dessa elever själv leda underhållsarbetet som överstyrmän eller förstemasinister och har man inte då allting under kontroll får det mycket snabbt katastrofala följder för fartyget.

DET HJÄLPER INTE att man är hur duktig som helst på att navigera och lasta eller lossa ett fartyg om man inte kan underhålla både fartyg och utrustning på ett ändamålsenligt sätt. Det märks numera tydligt att det gamla goda sjömanskapet håller på att försvinna, vilket i sin tur leder till mer papper som skall fyllas i. Något måste ju göras, men enligt min åsikt blir det inte bättre av att bara fylla i en massa papper. Man måste även i fortsättningen ha folk ombord som klarar av att se till så att saker och ting blir gjorda.

Underhåller vi inte kontinuerligt våra fartyg leder det nog mycket snart till stora kostnader i form av varvs- och reparationsräkningar samt problem vid PSC-kontroller och klassningar. Varje driftstörning kostar dessutom stora pengar.

Visst har rederierna en teknisk avdelning som hjälper till vid större arbeten men grunden till allt fartygsunderhåll läggs av befälet ombord. Det är nog besättningens sak att sköta sitt fartyg och sedan kan man vid behov begära om hjälp från rederiet för sådant som man inte klarar av med egen arbetskraft.

LITET YRKESSTOLTHET BORDE ju seniorbefälet ha i fortsättningen också. Och nu menar jag inte att yrkesstolthet innebär att man står vid akterrampen, i lastkontoret eller på bryggan och ser viktig ut! Man måste vara redo att emellanåt smutsa ned sig också. Man skall gå runt och titta på sitt fartyg och göra en insats där det behövs – helt enkelt planera och leda det dagliga underhållsarbetet.

Nu är ju utbildningssystemet som det är och har nog säkert länge och väl diskuterats både nationellt och internationellt av många visa män och kvinnor. Det ser alltså ut som om vi måste leva med detta och göra det bästa av situationen.

Lyckas branschen locka till sig ungdomar med ett gediget intresse för yrket så kan det nog bli bra ändå. Om det går att utveckla "materialet" är det sedan upp till oss ombord att finslipa det som sjöskolorna anförtror oss.

Jag saknar dock elever som vill utbilda sig till matroser, båtsmän och reparatörer. Här borde man göra en insats förrän det är för sent. Saken borde lösas med en praktikbetonad utbildning. Det måste ju också finnas ungdomar som vill jobba med sina händer. Ge dem en chans att utbildas sig till goda yrkesmän. Det gäller att kunna erbjuda dessa människor en möjlighet att utan lång och dyr högskoleutbildning söka sig till ett sjöjobb. Vi behöver också arbetare ombord på båtarna, nu och även i fortsättningen.

Peter af Ursin
Befälhavare, m/s Garden



Kulturkrockar ombord på Superfast

TEMA
PRAKTIK

SUPERFAST FERRIES, SOM hör till det grekiska börsföretaget Attica Group, började år 2001 trafikera Östersjön mellan Hangö och Rostock med två nya ro-paxfartyg. Resan över Östersjön tar 21 timmar. Rederiet har sammanlagt åtta snabba ro-paxfartyg, av vilka fyra trafikerar Medelhavet mellan Grekland och Italien, och ett Nordsjön mellan Skottland och Belgien. I november år 2005 ökades kapaciteten på Östersjön med ett fartyg, så att man numera har tre fartyg på linjen Hangö–Rostock.

I december 2001 började jag som vikarierande styrman på Superfast, och från juni 2002 som ordinarie. Jag började min karriär som andrestyrman och från 2003 har jag arbetat som överstyrman. Som befäl arbetar greker, tyskar och finländare. Som bäst finns det ca tio olika nationaliteter bland de 60 personer som arbetar ombord, allt från filippiner till ukrainare. Det var just det internationella som fascinerade mig då jag sökte anställning vid Superfast. Jag tycker att det har varit fint att arbeta med olika kulturer och märka de stora skillnader som finns mellan oss.

DET HAR VARIT en utmaning att arbeta i en miljö med så annorlunda traditioner än vad vi här i Skandinavien är vana vid. Visst var det till en början något av en chock med en stor auktoritär anda. På de grekiska fartygen utövas på sätt och vis ett system som vi hade på 1960- och 70-talen. Befälet håller distans till den övriga besättningen och man respekterar och t.o.m. titulerar dem då man talar till dem. På sätt och vis känns deras respekt bra, men i viss mån roande då de dag ut och dag in skämmer bort en.

Som exempel kan jag nämna att befälets hytter städes dagligen, sängarna bäddas och maten serveras i mässen. Kan mer önskas? Klart att det finns avigsidor i varje kultur. I början behandlade grekerna folk från andra länder som urinvånare och tog inte emot någon kritik alls. De uppfattade sig själva som världens enda sjöfartsland, men med tiden har uppfattningen om oss nordbor förändrats. De

hade ju ingen uppfattning om t.ex. vintersjöfart och var tvungna att anlita vår yrkeskunskap. Förhållandena är ju helt annorlunda på Medelhavet än på Östersjön. Som en skillnad kan jag även nämna att grekernas avlösningssystem är 2:1 och dessutom beroende på vilken ställning man har, då vi finländare och tyskar har 1:1.

FÖR SUPERFAST SER framtiden ljus ut på Östersjön, eftersom företaget är marknadsledare i trafiken mellan Finland och Tyskland. Med Finnlines nya fartyg kommer konkurrensen säkert att bli hårdare, men jag tror att både frakt och passagerartrafiken kommer att räcka till för båda i framtiden.

Som finsk arbetstagare kan jag säga så mycket om framtiden, att om man har ambitioner att komma vidare i sin karriär och har motivation att utvecklas som sjöfarare är Superfast definitivt fel rederi för en finsk styrman. Fast en god lönenivå kan nog värma en tid. P.g.a. fartygets flagga kan man inte avancera längre än till överstyrman i rederiet. Rederiets personalpolitik uppmuntrar inte arbetstagnarna att skola sig, så då märker man snart att man nått slutet av vägen i rederiets hierarki. I Superfasts hierarki ingår Staff Captain och Master ovanför överstyrmannen. Staff Captain och Master är båda greker.

Arbetet på Superfast har på alla sätt varit en intressant och rik erfarenhet. Jag tycker att det är fint att rederiet har anställt personal från andra länder på sina fartyg för att främja sysselsättningen, även om vi utgör en liten del av hela paletten. Även det, att rederiet efter flera år gått med på att ge finska styrmans- och maskiniststuderanden möjlighet till praktik på sina Östersjöfartyg är bra. Jag tycker att detta är en enastående möjlighet att på nära håll få se hur internationell sjöfart fungerar på nya och snabba fartyg.

Niclas Seligson
Chief Officer, Superfast VIII

– Skrapa rost? Nej tack, jag skall bli sjökapten!

EN STUDERANDE är ombord på ett fartyg som praktikant. Praktikhandledaren ber den studerande att följa med matroserna och utföra arbeten på däck men den studerande vägrar att göra något annat än att vara på bryggan och lära sig befälsuppgifter för att han/hon skall bli sjökapten. Är detta en sjömanshistoria eller är det fakta som verkligen kan ha hänt?

Jag får ibland höra liknande historier av befälet ute på fältet och det får nackhåren att resa sig. Vad är orsaken till att den studerande säger så här åt praktikhandledaren ombord?

Har den studerande helt fel attityd, framför praktikhandledaren arbetsuppgiften för dåligt eller har studerande för lite information om vad som handledd praktik är och hur som utbildningen till sjökapten går till.

JAG VILL PÅSTÅ att det i de flesta fallen är frågan om det sista alternativet. Studerandena har fel bild av vad utbildningen till sjökapten innehåller. Den studerande har i det här fallet inte fått tillräckligt information om vad handledd praktik är och antar att han/hon endast skall göra uppgifterna som står i praktikboken och inget annat. När någon erbjuder andra arbetsuppgifter så vägrar den studerande göra dem i rädslan av att bli utnyttjad som billig arbetskraft. Man kan endast befara den spricka som uppstår i förhållandet mellan fartygsbesättningen och den studerande efter en sådan incident och hur det går under den resterande praktikperioden. Vems är felet?

Knappast är det praktikhandledaren som försöker aktivera den studerande med uppgifter, inte heller är det den studerandes fel som har kommit ut till ett praktikfartyg utan information om hur man skall bete sig.

Felet i en sådan här situation är nog skolans som inte har informerat den studerande tillräckligt om hur den handledda praktiken skall gå till och hur vägen till sjökapten kommer att se ut.

SYDVÄST SJÖFART GÖR IDAG mycket för att undvika liknande situationer. En sak är att resurserna har ökats när det gäller handledda praktiken. Idag är de flesta lärare involverade i den handledda praktiken i egenskap av klassstyrman. Lärarna tilldelas en klass och fungerar som stödperson åt klassen tills de går ut skolan efter operational level (Vaktstyrmans nivå). Det är klasstyrman som informerar om den handledda praktiken samt följer upp hur den handledda praktiken för studerandena framskrider under studietiden. På detta sätt får man ett närmare förhållande till den studerande och den handledda praktiken. Man försöker få uppgifterna under den handledda praktikperioden att stöda teoriundervisningen och korrigera eventuella felaktigheter och brister i den handledda praktiken som t.ex. ifyllandet av praktikboken.

En annan viktig sak som görs är att man i början av studierna har en vecka ombord på ett fartyg som fungerar som introduktion till den handledda praktiken. Studerandena åker ut på fartyget gruppvis tillsammans med en

lärare för att lära sig hur livet går till ombord på ett fartyg. Det är i detta skede som de felaktiga attityderna blir rättade. Det här är resurskrävande av skolan och praktikfartygen men är ytterst viktigt för studerandena och den handledda praktiken.

STUDERANDENA ÄR IDAG medvetna om vad som krävs för att bli sjökapten. De är motiverade att utföra uppgifter under den handledda praktikperioden för att de själva bär ansvaret för sina studier. Det gäller bara att hitta en bra balans mellan befälsuppgifterna och manskapsuppgifterna ombord. I början av utbildningen lönar det sig att ha mera manskapsuppgifter och mindre befälsuppgifter för att den studerande ännu inte har den teorikunskap som krävs för att klara av högre befälsuppgifter. Vartefter den studerande får mera teoretisk grund att stå på så ökar man befälsuppgifterna. De enda som kan hitta den rätta balansen är den studerande själv som känner till sin teoretiska bakgrund och praktikhandledaren ombord som känner till inlärningsmiljön. Därför är det viktigt att praktikhandledaren tillsammans med den studerande när denna kommer ombord planerar praktikperioden i lugn och ro för att nå det bästa resultatet. Det är viktigt att unga studerande får arbeta tillsammans med erfarna sjöbjörnar på däck och på detta sätt socialisera sig till miljön men de måste också få en chans att utföra de uppgifter som finns i praktikboken för att dessa skall stöda den teori som de har fått på skolen.

HANDLEDD PRAKTIK ÄR ÄNNU RELATIVT NYTT för oss och alla parter lär sig hela tiden hur man kan sköta den bättre. Följande stora steg kommer att vara de nya praktikböckerna som kommer ut på marknaden till sommaren. Det är en version som är anpassad till den finska handelsflottan och vi kan därmed lämna den brittiska versionen, vilken har visat sig vara svår att använda, bakom oss.

Praktikhandledarutbildningen för de praktikansvarige ombord borde komma igång. En tanke är att bygga upp utbildningen så att det finns ett kort närstudietillfälle och resten utförs på distans med uppgifter ombord på fartyget och på detta sätt görs utbildningen effektiv och attraktiv.

Det blir från och med nästa höst obligatoriskt för alla sjökaptensstuderande i Sydväst Sjöfart att gå denna utbildning. På detta sätt säkrar vi själva kvaliteten på den handledd praktik som våra studeranden får i framtiden.

Kontakten mellan fartygen och skolan skall förbättras. Detta genom att jag som praktikansvarig eller någon annan lärare från skolan besöker fartygen och diskuterar med de praktikansvariga ombord.

Vi slutar artikeln med en fråga: Vad betyder handledning? Svaren på frågan kan ni skicka till mig per e-post till adressen: mical.vuorio@sydvast.fi

Ha en trevlig fortsättning på det nya året och kom ihåg arbetarskyddet för våra studerande!

Micael Vuorio
Praktikansvarig vid Sydväst Sjöfart

TEMA
PRAKTIK