



THE CAPTAIN

MEDLEMSTIDNING FÖR ÅNIKAP

2008

Sjöbefälsutbildningen i Åbo förnyas
Åbo på kryssningsmässa i Miami

TEMA: KVINNA TILL SJÖSS

Kvinnor behövs i befälsposition

Kvinna, mamma, kapten

**Mitt jobb som befälhavare
– intressant och innehållsrikt**



BALTIC PILOT

www.balticpilot.fi

FÖR ÖKAD SÄKERHET PÅ ÖSTERSJÖN

VI UTFÖR LÅNGLOTSNING AV TANKFARTYG OCH LASTFARTYG
FÖR SÄKER PASSAGE GENOM ÖSTERSJÖN.

EN ERFAREN LOTS OMBORD GER EN TRYGGARE SJÖFART
EFTERSOM BEFÄLET PÅ ALLT FLER FARTYG SOM BESÖKER
ÖSTERSJÖN INTE HAR TIDIGARE ERFARENHETER AV DE
LOKALA FÖRHÅLLANDENA.



Baltic Pilot Ltd.
Linnankatu 36 C, FI-20100 Turku

Tel +358 2 515 500
Fax +358 2 251 5873

joakim.hakans@balticpilot.fi
markku.soini@balticpilot.fi

Sydväst Sjöfart blir Aboa Mare

I ÅRETS NUMMER av The Captain har vi temat Kvinna till sjöss. Det är hög tid att konsolidera



kvinnans ställning inom sjöfarten, hoppas detta val av tema samt de artiklar här presenteras hjälper till i denna strävan.

Inom utbildningssektorn sker det förändringar i Finland.

Navigationskolan i Åbo som under tio år hört till Sydväst-organisationen och blivit känt under namnet Sydväst Sjöfart får nya ägare och ett nytt namn.

Sjöfartsutbildningen i Åbo går framtiden till mötes under namnet Aboa Mare.

Sjökapten- och sjöingenjörsutbildningen går in i Yrkeshögskolan Novia medan och vaktstyrmans- och vaktmaskinmästarutbildningen går in i skolan Axxell.

Föreningen Ånikap (Sjökaptenerna från Åbo Navigationsinstitut) önskar de kommande sjökaptenerna från Aboa Mare välkomna till föreningen!

Per-Olof Karlsson
Ordförande, Ånikap

Från kock till telegrafist till befälhavare

DÅ MAN TALAR om kvinnans roll i sjöfarten skall man inte glömma hur viktig sjömanshustrun är för stämningen ombord, vilket återspeglas i fartygets framdrift och hela rederiets resultat. När en sjöman upplever att allt är väl därhemma känns det bra att vara ombord. Motsatsen kan ha katastrofala följder.

I och med att segelsjöfarten övergick till maskin-driven sjöfart har också kvinnors närvaro ombord i fartygen ökat. Vid 1900-talets början var det vanligt att mathållningen på kortare resor sköttes av kvinnor som medföljde fartygen. I fortsättningen följde de också med på längre resor, särskilt då man övergått från segelskutor till maskindrivna fartyg.

Så småningom började också kvinnorna söka sig till befälet. Till att börja med som radiotelegrafister, vilket passade den nogrannhet som ofta utmärker kvinnliga arbetstagare. Fartygets bokföring och personalens löneberäkning sköttes av telegrafisten.

Kvinnliga telegrafister gjorde debut på skandinaviska och sovjetiska fartyg redan på 1960-talet. Då telegrafistyrsslan ersattes av automatiserad elektronik så fann många telegrafister sin fortsättning på rederikontoren, som löneräknare och personalansvariga.

På sjuttioalet tog sjöfartsskolorna i Finland emot de första kvinnliga nautikerna, som dock sällan efter

avslutade studier fortsatte till sjöss. T.ex. kvinnliga befälhavare var ytterst sällsynta.

NUMERA ÄR KVINNliga skeppsburna sjöbefäl vanliga och cirka 20 procent av de sökande till sjöfartsskolorna är kvinnor. Vi har nöjet att presentera en artikel av för närvarande troligtvis den enda kvinnliga befälhavaren under finsk flagg i detta nummer.

Tyvärr bemöts kvinnliga däcksbefäl ibland av misstänksamhet av i synnerhet äldre befälhavare och överstyrmän. Detta är helt obefogat och går vanligtvis över då man lärt känna varandra. Större problem möter man dock vid anlop till länder där kvinnans roll i samhället är begränsad.

Bengt Björkholm
Viceordförande, Ånikap



Innehåll

- 5 Mitt jobb som befälhavare – intressant och innehållsrikt
- 6 Kvinnor behövs i befälsposition
- 8 Kvinna, mamma, kapten
- 12 Åbo på kryssningsmässan i Miami
- 14 En resa att minnas
- 18 Befälhavarens internationella organisation
- 20 Sjöbefälsutbildningen i Åbo förnyas
- 22 Pilot Stories: Shit happens i Skärgårdshavet



THE CAPTAIN, 2008

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@bore.eu

Produktion: Breakwater Publishing AB
Repro/tryck: AB Danagårds Grafiska, Ödeshög, 2008



- member of the Rettig Group -
www.bore.eu

Mitt jobb som befälhavare – intressant och innehållsrikt



EN KVINNA VILL med största sannolikhet bli sjökapten och så småningom befälhavare precis av samma orsaker som en man. Själv är jag säkert den som minst av allt tänker på att jag är befälhavare och kvinna. Orsaken till detta är antagligen min kunskap och min långa erfarenhet av livet till sjöss. Dessutom besitter jag en hel del sociala färdigheter som kommer väl till pass i befälhavarjobbet.

JAG FÖR NU befäl på mitt tredje fartyg. De två första var svenska Nordships lastfartyg Nord Transporter och Nordcarrier. Idag arbetar jag på Rederi Ab Lillgaards torrlastfartyg Wilja.

Som befälhavare har jag seglat mest i östersjöfart, men även besökt andra europeiska hamnar med ovan nämnda fartyg.

Arbetet är både roligt och givande, med besök i en mängd olika hamnar och transport av många olika slag av laster. På Nordships fartyg transporterade vi bl a virke, olika bulklaster samt en del projektlaster.

Wilja är ett självlossande bulkfartyg och vi skeppar mestadels spannmål och träpellets. Eftersom jag arbetat på mindre fartyg är jag lotsbefriad i vattnen längs hela finska kusten, samt i flertalet hamnar i Europa. Det är roligt att själv vara på bryggan och köra. Tiden går snabbt, trots att lotsningen medför en hel del mer arbete.

DET VÄCKTE GANSKA mycket uppmärksamhet när jag fick mitt första befälhavarjobb. Jag antar att jag var en av de första kvinnorna som blev befälhavare på

ett svenskt fartyg. Numera finns det i varje fall några till i Sverige, men i Finland verkar det som jag är den enda för tillfället. Det förvånar mej.

Jag har nästan uteslutande blivit väl bemött, såväl ombord som av agenter och myndigheter, klassen mm. Det är klart att många blivit förvånade när de kommit ombord eller ringt till fartyget, men jag har inte upplevt att det skulle ha varit en förvåning i negativ mening.

Jag är rederiets ansikte utåt och jag har många gånger erfarit att det är en fördel att vara kvinna. Idag, efter mer än sex år som befälhavare, börjar jag redan bli känd i många hamnar runt Östersjön. Det har heller aldrig funnits några problem i samarbetet mellan mig och mitt rederi. Jag har hela tiden känt att jag har haft rederiets fulla förtroende.

SJÄLV ÄR JAG helt övertygad om att allt beror på hurudan man är som människa och hur intresserad man är av sitt jobb. Trivs man inte med sitt jobb är man ingen bra kapten heller, vare sej man är kvinna eller man.

Jag har lätt för att samarbeta med människor och lyssnar på min besättning. De flesta beslut måste jag ändå självklart fatta själv. Men besättningen är ett team som fungerar bäst när man har en bra stämning ombord. Det uppmuntrar alla till att göra ett bra jobb.

*Satu af Ursin
Sjökapten*



Kvinnor behövs i befälsposition

NÄR JAG HÄROMDAGEN blev ombedd att skriva i den här tidningen om mina tankar gällande kvinnorna i befälsposition på fartyg, tänkte jag att temat redan har behandlats tämligen ofta och att det är svårt att hitta en ny synvinkel. Efter att ha funderat på saken beslöt jag dock att ta tjuren vid hornen och skriva ner några tankar om saken. Knappast något nytt eller revolutionerande, men ändå om ämnet.

UNDER DE ÖVER tio år som jag själv har arbetat ombord på fartyg har man med jämna mellanrum tagit upp diskussionen om hur kvinnor klarar sig till sjöss i "traditionella manliga yrken" – eller om de klarar sig. All slags jämställdhet har slagit igenom i vårt samhälle och samtidigt i arbetslivet, vilket innebär att alla anses ha samma rättigheter t.ex. i fråga om utbildning, sökandet av arbete och lönesättning. Jag anser att det här absolut är rätt princip. För samma arbetsprestation skall det betalas samma lön. Ingen skall bli diskriminerad i arbetslivet, särskilt då den kommande eller redan existerande arbetskraftsbristen basuneras ut överallt. På basis av detta kan jag konstatera att vars och ens insats behövs.

Det nuvarande utbildningssystemet inom sjöfartsbranschen med yrkeshögskolor har fått fler kvinnor att söka sig till sjöss. Utan att ta ställning till för- eller

nackdelarna med systemet, kan man väl säga att det tydligen har gett kvinnorna en bättre möjlighet att komma in i branschen än det tidigare sättet som baserade sig på arbetserfarenhet. Då skaffade man sig först den praktik som behövdes för följande behörighetsbrev och först efter detta sökte man sig till skolan och skaffade den formella kompetensen. Det verkar som om andelen kvinnor bland sjöfartsstuderande avsevärt har stigit i det nuvarande systemet.

DET LÅTER SOM en kliché, men enligt min erfarenhet har kvinnorna klarat sig lika bra som männen ombord på fartygen. Detta gäller särskilt befälsuppgifterna, som egentligen inte kräver råstyrka utan snarare bra sätesmuskler och förmåga att utföra ore-gelbundet arbete med lite sömn. Den ökade andelen informationsteknik i fartygsarbetet skapar nya slags arbetsuppgifter som kräver en hel del annorlunda kunskaper och färdigheter än det mer traditionella fartygsarbetet.

Enligt min åsikt är det snarare fråga om individ än om kön då det gäller förmågan att komma överens med andra människor och att arbeta på fartyg. Att arbeta ombord passar långt ifrån alla människor och det gäller både män och kvinnor. Att vara länge borta hemifrån, utmaningen att komma överens

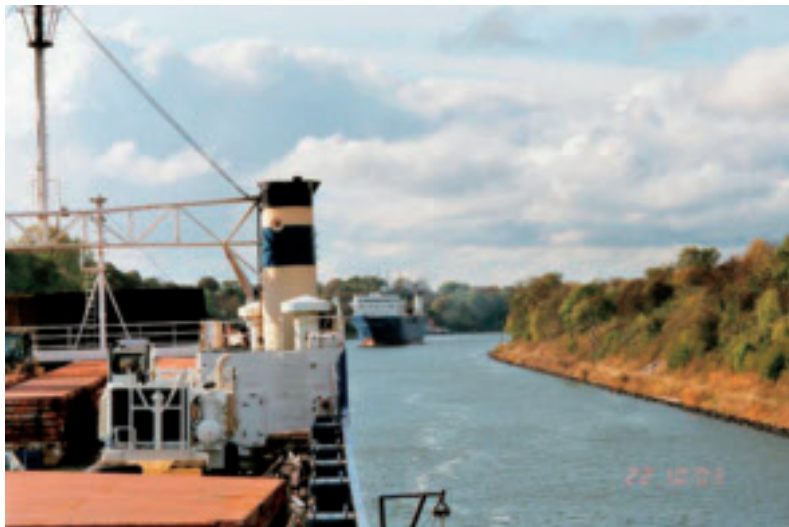
med många olika människor i en sluten omgivning långa tider i taget samt att i viss mån förlora sitt privatliv och sin frihet att bestämma är faktorer som långt ifrån alla människor kan leva med. Lyckligtvis erbjuder sjöfarten och dess binäringar gott om arbetsplatser också i land. Detta möjliggör att var och en kan hitta sin egen plats oberoende om den är till sjöss eller på torra land.

ARBETET TILL SJÖSS kräver en hel del av dem som utför arbetet. Kanske det inte är så dåligt att alltid då och då ifrågasätta hur kvinnorna (eller också männen) klarar sig, eftersom var och en då blir tvungen att motivera åtminstone för sig själv varför och med vilka förutsättningar man utför sitt eget arbete. Så länge som det finns ett mildt externt tryck, väljs mer motiverade människor till branschen och de klarar nog av sina uppgifter och vill utvecklas som experter inom sin bransch. I bästa fall kan de i sitt yrke kombinera ett gediget kunskapsunderlag med praktisk erfarenhet.

Inom vår ständigt växande bransch behövs det verkligen proffs!

Lili Autio
Styrman, Sjökapten YH

Enligt min erfarenhet har kvinnorna klarat sig lika bra som männen ombord på fartygen. Detta gäller särskilt befälsuppgifterna, som egentligen inte kräver råstyrka utan snarare bra sätesmuskler och förmåga att utföra oregelbundet arbete med lite sömn.



Lili Autio



Kvinna, mamma, kapten

Det var på och vid havet jag tillbringat hela min barndom. Därför kändes det som att komma hem då jag efter flera år i olika skolor och universitet som elev och lärare återigen gick ombord på ett fartyg, den här gången som lättmatros på m/s Bonny.

DET FANNS INTE många kvinnor på däck i början på 1980-talet, än mindre som befäl. Min vaktchef var ett av de första kvinnliga befälen i Finland. Under de långa sjöresorna med lite trafik satt hon och stickade tröjor och jag stod utkik. Det kändes en aning överkligt att två kvinnor hade bryggansvaret på den 260 meter långa tankern. En del av männen påstod att de inte vågade sova under "damskiftet" nattetid.

Då var ännu arbetet fysiskt tungt, speciellt för kvinnor, men besättningen var stor och alla tunga

lyft gjordes tillsammans. Förtöjningstrossarna, ibland manillatrossar, var tunga och långa på de stora fartygen. Landgången flyttades ofta för hand från sida till sida, bommarna skulle riggas. Med tiden blev man starkare.

Lättare arbeten som att knacka rost, splejsa, måla däck och master förorsakade inga problem.

Vi var åtta stycken i matrosgången. Där fanns en toalett och tre duschar, som vi skulle dela på, jag och sju män. Det var bara att vänja sig. Klagade man fick man åka hem.

EFTER PRAKTIK PÅ rederierna Sally och Lundqvist påbörjade jag mina styrmanstudier 1986 och på våren det första skolåret hade jag hunnit bli gravid. Jag var gravid i femte månaden när jag åkte ut för en



Lönen har varit densamma oberoende av kön. Däremot är det precis som i landbaserade yrken svårare att klättra uppåt i hierarkin som kvinna.

sista däckspraktik och jobbade fortfarande på däck när jag i åttonde månaden kom hem över Atlanten.

Trots omständigheterna kändes det varken tungt eller besvärligt. Jag mårde bra och vädret var bra. Under en lång sjöresa bestod jobbet mest av att måla eller knacka rost på dagarna och att gå vakt under nätterna. Min man var då överstyrman på samma båt.

Det blev i alla fall en hel del att fundera över efter att jag fött vårt första barn, dottern Eva. Hur skulle jag fortsätta? Jag var ju inte styrman än.

När dåvarande rektorn vid Åbo Navigationsinstitut, Bo Gyllenberg, kallade mig till sig trodde jag att han ville övertala mig att sluta skolan. Men tvärtom såg han min graviditet som en möjlighet för skolan att vara föregångare i implementeringen av den nya jämlikhetslagen. Han erbjöd mig ett rum för amning och blöjbyte, samt all annan hjälp jag kunde tänkas behöva.

TACK VARE REKTOR Gyllenberg fullföljde jag studierna och då även mina föräldrar ställde upp och skötte vår dotter fyra veckor i taget då vi föräldrar var ute till sjöss, kunde jag fortsätta arbeta. Jag ville få ihop praktik, för att sedan kunna fortsätta på kaptenslinjen. För en person med familj var fyra veckor i Europatrafik en lämplig tid, långfart var inte längre möjligt.

Efter moderskapsledigheten erbjöds jag också rätt snart en styrmanstjänst på Engships lastfartyg Skanden, där även min man nu jobbade som befälhavare. Åren gick och det ena fartyget avlöste det andra, alla på Engship. Efter att vår son, Ron, föddes 1990, var jag tvungen att välja. Skall jag åka ut och skaffa en egen karriär eller fortsätta jobba på samma fartyg som min man. Jag valde familjen.

Det var i slutet på min graviditet då jag ännu som styrman gick vakt på bryggan, som lotsen i Kielkanalen frågade om jag är här som turist. Jag svarade "Nej jag jobbar här".

– Jaså det är du som är kocken.

– Nej då, jag är officer.

– Jaha, du är radioofficer.

Han kunde inte tro att jag, gravid i åttonde månaden, var vakthavande styrman (navigating officer) och faktiskt nu hade ansvaret på bryggan tillsammans med honom.



DET BLEV SÅ småningom allt vanligare med kvinnor som befäl och på 2000-talet var det inte längre något märkvärdigt. Speciellt de yngre ombord och i hamnarna verkade inte längre reagera på om man var kvinna eller man.

Jag anser att hierarkin som alltid rått ombord har gjort det enklare för kvinnorna att bli accepterade. Det var erfarenheten som gällde. Allt berodde på vilken grad man hade, hur länge man jobbat och också var man seglat. Inte var det heller alltid så lätt för de unga nyblivna manliga styrmännen att bli accepterade.

Lönen har varit densamma oberoende av kön. Däremot är det precis som i landbaserade yrken svårare att klättra uppåt i hierarkin som kvinna.

Ännu idag, år 2008, kan man räkna de kvinnliga befälhavarna som funnits i Finland på en hands fingrar. De flesta, om inte alla, utan familj och barn. De som fått barn har förr eller senare sökt arbete på land, så även jag.

Jag hann dock segla ute i 20 år och mina barn hade redan hunnit komma upp i övre tonåren när jag gick iland.

Men tvärtom såg han min graviditet som en möjlighet för skolan att vara föregångare i implementeringen av den nya jämlikhetslagen.

JAG HAR ALDRIG ångrat mitt yrkesval. Den erfarenhet jag hann få, har jag nu stor nytta av då jag jobbar som trafikchef i Karleby Hamn. Trafikchefens uppgifter är desamma som hamnkaptenens, dvs. fungera som hamnmyndighet och se till att fartygens anlop fungerar utan problem. Därtill hör numera också ISPS- och andra säkerhetsuppgifter för det mesta till trafikchefen. Det faller sig naturligt då säkerheten alltid varit en naturlig del av livet ute till sjöss.

Då Karleby Hamn, trots att hamnen vuxit kraftigt de senaste åren har en liten organisation, är uppgifterna många och varierande och jag kallas ofta in till diverse möten som sjöfartsexpert. Jag är ansvarig för kvalitetssystemet samt deltar i marknadsföringen och förhandlingar med kunderna. Resor till möten, mässor och konferenser hör till vardagen.

Liksom till sjöss är det också ovanligt med en kvinnlig "Harbour Master", och många utländska



På Camilla 1986.

befälhavare höjer på ögonbrynen den första gången jag stiger ombord.

De flesta blir positivt överraskade av att hamnkaptenen är en kvinna. Det viktigaste är ändå att man har erfarenhet av sjölivet och många vill diskutera frågor som har att göra med t.ex. lastningen, stabiliteten eller tekniken ombord eller i hamnen.

Då jag som första kvinna blev antagen till den 70 år gamla hamnbefälsföreningen, anser jag att jag dragit mitt strå till stacken för kvinnans emancipation, trots att jag inte medvetet varit en banbrytare.

JAG FÅR OFTA höra om unga flickor, som inspirerats av oss sjöfarande kvinnor och jag kan varmt rekommendera sjökaptensstudier till alla som är beredda att leva ett annorlunda familjeliv. Men då gäller det att vara målmedveten. Om man har familj krävs det också en hel del organisation.

Man är inte heller tvungen att prioritera sjölivet framom barnen. Den vederlagsledighet man numera har räcker mycket väl till för att leva ett rätt normalt familjeliv, där man har möjlighet att tillbringa mycket kvalitetstid med familj och barn. Det kräver ändå att man har en del stödpersoner, som ställer upp när det krävs.

Det jobb jag har idag hade faktiskt gett mig mycket mindre tid med barnen än jag hade tidigare till sjöss.

Längtar jag ut igen? Ja, det händer, trots att jag trivs utmärkt med mitt nuvarande jobb. Jag förnyade nyligen mitt sjökaptensbrev, så tiden får utvisa. I så fall blir det långfart.

Carita Rönngqvist

Your reliable and flexible shipping partner in Northern Europe



MANN LINES

Mann Lines operates a weekly scheduled liner ro-ro service on the well established route Turku-Bremerhagen-Macmillan-Copenhagen-Paldis-Turku, using the modern, purpose-built ro-ro vessel P/B Estrella. The line also serves Liverpool to Paldis and Turku via Copenhagen, and vice versa.

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 OY Korhonen 14, FI-00200 TURKU, FINLAND
Tel. +358 2 275 0000, fax +358 2 253 9900, sales@mannlines.com
www.mannlines.com

Sjöfartsutbildning i Åbo sedan 1813



1.8.2008 blir vaktstyrmans- och vaktmaskinmästarutbildningen en del av Axxell och sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningen en del av Yrkeshögskolan Novia.

Samtidigt antar sjöfartsutbildningen i Åbo det gemensamma namnet **Aboa Mare.**

Vår nya hemsida <http://www.aboamare.fi> öppnar 1.8.2008.

Sydväst Sjöfart
Malmgatan 5, 20100 ÅBO

<http://maritime.sydvast.fi>
Tel. +358(0)2 433 7350 sjofart@sydvast.fi

Åbo på kryssningsmässa

FÖR DEN SOM läser denna tidning råder det antagligen inget tvivel om hur viktig sjöfarten, hamnen, varvsindustrin och branschens utbildning, dvs. hela sjöfartsklustret, är för Åbo. Ibland är det dock så att för att inse den verkliga vidden av sjöfartsklustret i Åbo och Egentliga Finland måste man betrakta det från andra sidan oceanen.

I MIAMI BEACH i Florida arrangeras varje år i mitten av mars Seatrade Cruise Shipping-mässan, där kryssningsfolk från hela världen samlas: rederier, hamnar, varvsindustrin med sina underleverantörer,

researrangörer, osv. Åbo deltar på Cruise Finland Teams avdelning tillsammans med Helsingfors, Mariehamn och Kemi hamnar och i dagens läge också med Raumo hamn. Ett lokalt Cruise Team är aktivt i Åbo, och det har som mål att samla experter från olika branscher och göra Åbo känt som rese-mål samt även att annars på alla sätt befrämja samarbetet inom denna sektor; bl.a. Sydväst Sjöfart är med i gruppen.

Jag fick ordförandes klubba för Åbo Cruise Team i arv av min föregångare då jag åtog mig uppdraget som Åbo hamnkaptan sommaren 2006. Det första



i Miami

reseförordnandet till Miami fick jag våren 2007. Det var många som var avundsjuka på mig, men jag tröstade dem med att säga att det är helt annat att vara klädd i kostym och kravatt och göra affärer i tryckande hetta än att semestra på en sandstrand.

DÅ JAG BYTTE plan i Paris kom jag av en slump att sitta bredvid en ung, finsk kvinna och efter att ha diskuterat en stund kom vi fram till att vi var på väg till samma mässa. Hon representerade en underleverantör för ett varv, men leverantörens namn sade mig ingenting fastän företaget inte låg långt från Åbo. Jag konstaterade medlidsamt att det ju måste vara tungt att vara ensam på en mässavdelning dag efter dag. Till det svarade kvinnan: "Nej då, inte kommer jag att vara ensam. Det är ju tio personer från vårt företag som ska delta!"

Och det var sant: när jag började bli bekant med den stora mässhallen märkte jag att man hörde finska lite varstans. Man måste marknadsföra där männis-korna befinner sig. Hembygds känslan stärktes också av att titta på kryssningsfartygen som avgick från Miami hamn och av kännedom om att många av dessa fartyg är byggda i Åbo och att de delvis manövreras av finskt däcksbefäl.

SOMMAREN 2007 BESÖKTES Åbo hamn av nio kryssningsfartyg, varav det största, MS Black Watch, var 206 meter långt. Fartyget byggdes i Helsingfors på 1970-talet. Vi kan inte ta in så mycket större fartyg i huvudhamnen, eftersom den smala farleden som leder från Kuuva till hamnen och särskilt den tämligen tvära kröken vid Lilla Bocken sätter sina gränser – det hjälper inte ens att muddra eftersom öarnas stränder kommer emot.

I de gemensamma simulatorkörningar som lotsarna och hamnen har gjort har den maximala passage-rarfartygslängden för Åbo konstaterats vara ca 230 meter. Visserligen fick man i simulatorförhållanden oskadat fram ett 240 meter långt kryssningsfartyg, men ställvis var man tvungen att i krökarna använda hela farledsrummet vid stora rodervinklar. Längden berättar förstås inte allt om fartygets manövrerings-egenskaper, men något slags gränsvärden måste fastställas.



Åbo representeras på Seatrade-mässan i Miami av turistchef Anne-Marget Niemi och hamnkapten Kari Riutta.

Lyckligtvis kommer man att kunna sjösätta världens största kryssningsfartyg av Genesis-klassen, som byggs i Perno, väster om Runsala där det finns öppnare vatten. Före det, i april 2008, överläts MS Independence of the Seas, som är ett kryssningsfartyg i Freedom-klassen.

FÖR SOMMAREN 2008 har det i Åbo reserverats kajplatser för sju kryssningsfartyg, men det kan bli några till. Avsikten är att placera flera av dem vid den nya kryssningskajen i närheten av Åbo slott, vid mynningen av Aura å, men de största fartygen måste man fortfarande ta in till Västra kajen i frakthamnen. Åbo besöks dock inte av så många kryssningsfartyg med tanke på att Helsingfors hamn årligen besöks av över 200 kryssningsfartyg. Den viktigaste kryssningshamnen i Östersjön är emellertid St. Petersburg, som särskilt amerikaner upplever som en exotisk, och kanske också från tiden för det kalla kriget, som en lite spännande stad.

HELSINGFORS FÖRDEL ÄR dess fördelaktiga läge på Stockholm-Tallinn-St.Petersburg-axeln på en lämplig dagsresas avstånd från dessa städer. Hamnen kan också ta emot betydligt större fartyg än vad Åbo kan och ytterligare en fördel är den korta lotsningssträckan, dvs. sex sjömil. Å andra sidan är den 57 sjömil långa skärgårdsfarleden från Utö till Åbo vacker, men den höjer lotsningskostnaderna och tar längre tid.

I sista hand kan det ju också vara så, att man bortom oceanerna endast känner till huvudstäderna i de små länderna. Här har Åbo Cruise Team mycket arbete för att göra Åbo och Egentliga Finland kända.

Kari Riutta

En resa att minnas

JAG ARBETADE SOM befälhavare på 1970-talet i ett, på den tiden, något udda rederi under ca 5–6 år. Rederiets fartygsflotta bestod av 8–10 fartyg och alla utom ett var inköpta som secondhandfartyg, samtliga i relativt dåligt skick. Rederiets enda nybygge, som undertecknad förde befäl på, var det allra sämsta fartyget.

REDERIETS CHEF VAR själv en före detta befälhavare som gått iland för att sätta sitt tynande rederi på fötter. Hans arbetsmetoder var krävande och något hårdföra. Hans policy var att befälhavaren svarar för allt och alla ombord och det var ytterst sällsynt att han överhuvudtaget talade med någon annan ombordanställd.

Rederiet hade i regel endast en teknisk inspektör, som trots arbetsbördan klarade sitt jobb mycket bra. Men han var ju ändå ingen trollkarl heller.

Mitt fartyg var byggt i början på 1970-talet vid ett Svarta havsvarv och leveransen försenades kraftigt pga. varvets interna problem och brist på lämplig utrustning. T.ex. huvudmaskin var ett licensbygge av ett mycket välkänt danskt märke, men tillverkad i Sovjet. Användbara reservdelar kunde endast beställas från tillverkaren i Sovjetunionen och det var lättare sagt än gjort att få någon leverans därifrån. Man kunde aldrig så noga veta vad som slutligen levererades, långt efter beställning och att returnera levererat material var omöjligt.

Trots att fartyget vid leverans inte fungerade tillfredsställande, accepterades nybygget av rederiet pga. att man hade ett nyligen undertecknat certerparti att uppfylla. Bl.a. fartygets elnät och ballastsystem var under all kritik och blev aldrig slutgiltigt åtgärdat.

MEN TILL SAKEN. Fartyget ifråga hade legat nästan färdiglastat tre veckor i Kotka, stoppat av en sjömanstrejk vårvintern 1977. Lasten bestod av kreo-sotimpregnerade telefonstolpar destinerade till Oran och Alger på nordafrikanska kusten. Däckslasten var enorm och fartyget verkade vekt vid avgång. Men det skulle nog bli bättre då vi kommit ut till sjöss och kunde ta mera ballast i bottentankarna.

Vi denna årstid var ännu Finska viken istäckt och öppet vatten skulle vi nå då vi passerade en linje mellan Tallin och Hangö. Vi hade ett problem att ta ställning till, nämligen vår propeller, som var en icke isförstärkt sådan. Yttersta försiktighet måste iakttas

vid manövering i isen och att backa var helt uteslutet.

Jag informerade lotsen om vår situation vid avgång och han muttrade surt någonting om sjövärdighet som jag inte uppfattade, men jag bjöd på mera kaffe och bytte samtalsämne, som det sig bör.

Eftersom vi körde i en lättforcerad isränna ut mot lotsplatsen Orrengrund, lämnade jag bryggan till lotsen och styrman och gick till radiohytten för att gå igenom papper med telegrafisten. Noterade efter en stund i radiohytten att man slog stopp i maskin och jag konstaterade genom fönstret att vi närmade oss platsen där lotsen skulle lämna fartyget.

I samma stund som jag samlade ihop mina papper för att gå till bryggan så märkte jag att man slog full back i maskin på bryggan. Jag skyndade på stegen och såg att lotsen faktiskt backade fullt i maskin för att bromsa framfarten i isrännan. Jag slog maskin-telegrammet till stopp och vände mig till lotsen, som sade adjö och avlägsnade sig ovanligt snabbt, denna gång.

NÄVÄL, VI FORTSATTE vår resa med fullt i maskin genom isen och kunde inte konstatera någon skada på propellern tills vidare, fartyget ruskade dock kraftigt då hon trängde sig fram i den sönderbrutna isen.

Också enligt chieffen verkade allt vara ok, men säkra kunde vi vara först då vi kommit ut i öppet vatten. Då besannades våra farhågor, fartyget vibrerade oroväckande trots normalt varvtal i maskin och vibrationerna kunde tydligt härledas till den aktra delen av fartyget, d.v.s. propellern. Vår propeller hade med all sannolikhet skadats, eventuellt av lotsens backmanöver.

Tung till sinnes ringde jag rederiet och redogjorde för vår belägenhet. Förvånsvärt nog tog man det lugnt och vi kom överens om att ankra på Köpenhamns redd för att låta en dykare undersöka vår propeller.

Vädret var dåligt med stark strömsättning då vi två dygn senare ankrade på Köpenhamns redd. Dykaren var inte säker på om undervattensinspektionen kunde utföras på redde, eventuellt måste vi gå till kaj.

Jobbet klarades dock av på en halvtimme och dykaren konstaterade att tre av fem propellerblad var böjda vid toppen. Därav vibrationerna.

Jag blev glatt överraskad då rederiet meddelade att man redan preliniärt beställt torrläggning på varvet

i Kiel. Alltså hivade vi upp ankaret och gick mot Kiel där vi dockade in följande kväll.

Efter två dagar på varv ansåg vår inspektör, som turligt nog hann besöka oss, att propellern var så bra som den kunde bli. Man hade skurit av topparna av samtliga blad för att bibehålla balans. Detta var en fattigmanslösning men eftersom det inte fanns någon reservpropeller så var detta den enda lösningen.

VI KOM IVÄG, genom Kielkanalen denna gång, och fortsatte vår resa emot Oran, ca fyra dygn försenade. Då vi lämnat lotsen vid Elbe 1, slog vi fullt fram och allt såg bra ut, inga vibrationer och farten var 13 knop.

Nästa morgon, då vi hade några timmars gång till Dover, ringde chieften och sade sig ha problem med temperaturen i maskin. Vi minskade varven i huvudmaskin, problemet härleddes till babords avgasturbin, som tillsammans med sin dito, upprätthöll kylning av huvudmaskin.

Babords turbin rasslade, varför den kopplades bort helt och hållet och vi beslöt med chieften att gå in till Dovers redd med reducerad fart för att ankra och undersöka problemet.

Då vi ankrat upp på redan, meddelade jag rederiet per telegram och Dover om våra planer. Rederiet svarade inte men Dovers samtliga bogserbåtsrederier överste mig med erbjudande om assistans.

Efter en knapp timme kom en mycket bedrövd maskinchef upp till bryggan och berättade att rotorn i turbinen var ur sin centrerings och vingarna skadade. Vi hade emellertid en ny felfri rotor ombord i reserv som chieften önskade installera med eget gäng. En bra lösning tyckte vi båda och installation påbörjades medan jag informerade rederiet. Inget svar denna gång heller.

EFTER CA 12 timmars hårt arbete hade man rotorn installerad och provkörning följde omedelbart. Vi hade ett djupt lågtryck på kommande så jag ville hiva ankar så fort som möjligt.

Eftersom propellern var en s.k. fast propeller som alltid snurrar då maskinen körs så blev det inte så lyckat med vår test, vi måste hiva och ut till sjöss för att få fulla varv.

Tyvärr fungerade nyinstallationen endast i ca 20 minuter och gav därefter upp med ett vrål som måste ha hörts iland.



Författaren som befälhavare på 1970-talet.

Turbinen kopplades återigen bort och jag ringde till rederiet just före stängningsdags och talade med chefen för rederiet.

Jag föreslog att vi skulle ta oss över sundet till Flushing för att få turbinen reparerad där. Han svarade mig att om båten går att köra framåt skall jag fortsätta till Oran för att lossa lasten där, det var nämligen resans avsikt. Därefter slängde han på luren. Han hade tydligen också haft en dålig dag.

Jag visste inte om jag skulle skratta eller gråta, med en turbin kunde vi hålla en max fart på ca sex knop i gott väder. Alltså hade vi ca tre veckors resa framför oss till lossningshamnen, normalt hade det räckt med en dryg vecka.

VI TOG EN kopp kaffe på bryggan med chieften och överstyrman medan vi höll skeppsråd och beslöt att fortsätta mot Biscaya tills vidare.

Lågtrycket passerade och nästa, ett djupare, var i antågande. Den sydvästliga sjön var i tilltagande och vinden ökade.

Trots den låga farten gick allt någotlunda bra tills vi två dygns resa från Dover tidigt på morgonnatten fick larm från maskin. Nu hade vi brand i huvudmaskinens spilluftkanaler som en direkt följd av den begränsade kylningen i samband med att maskin arbetade allt tyngre i den tilltagande motsjön.

Maskinen stoppades i en position ca 15 sjömil sw om Ushant I som markerar Biscayabuktens början i norr. Vädret var uselt med tilltagande stormbyar från väst men tidvattnet satte oss som tur var ut från land med ca tre knop. Efter två timmar skulle det dock bli slack vatten och därefter skulle strömmen sätta oss

Tyvärr hade vi endast ett översiktskort över Biscaya, så det vore självmord att försöka gå in i detta väder. Radaranläggningen var också delvis ur funktion som vanligt.

upp mot Ushants klippor.

Fartyget rullade tungt med sidan mot sjöarna och den enorma däckslasten knarrade och gnisslade. Men den var säkert surrad med dubbla mellansurrningar och kättingar över det hela, stöttad av bastanta battingar på var sida. Det höll, men situationen var inte trevlig. Vi var nästan i sjönöd.

MEDAN MASKINGÄNGET SLÄCKTE branden i huvudmaskin, som till all lycka inte spred sig, så tog jag kontakt med Brest för att höra oss för om vi kunde gå in i hamnen om vi nu lyckades få igång maskinen på nytt.

Enligt hamnen så var all lotsning suspenderad pga. stormen och vi måste själva komma in innanför Camaret innan vi kunde räkna med lots. Tyvärr hade vi endast ett översiktskort över Biscaya, så det vore självmord att försöka gå in i detta väder. Radaran-

läggningen var också delvis ur funktion som vanligt.

Meddelade detta till Brest per VHF som lovade sända helikopterassistans om situationen blev värre. Jag kände hur ensamhetens vända tog allt kraftigare tag om mig, nu måste det göras ett vettigt beslut.

Så meddelade maskinchefen att branden var släckt men att nystart kunde försökas först efter en timme. Maskinen måste kylas. Jag beslöt att vi i vilket fall som helst ändrar kurs då vi får huvudmaskin igång och kör med sjön och undan vinden för att maskin skall gå lättare och inte överhettas. Sedan raka spåret till närmaste möjliga hamn. Efter en stunds sökande hittade styrman närmaste hamn med tillräckligt djup för vårt fartyg och det var Cherbourg, dit vi kunde ta oss på ett dygn. Sjökort fanns det också.

STRAX DÄREFTER LYCKADES vår outröttlige chief starta huvudmaskinen och jag påbörjade en sväng i den höga sjön. Det var ingalunda ett riskfritt företag och jag trodde nästan att båten skulle kantra då vi blev liggande med låringen mot sjöarna. Styrman ringde till maskin och vi fick tillfälligt mera varv och kom slutligen runt och fick sjöarna akterifrån. Farten steg till nästan sju knop. Stämningen lättade betydligt ombord och jag informerade Brest, som önskade



PROFFS INOM SÄKER SJÖFART

FINNPILOTS LOTS OMBORD. FARTYGET SÄKERT I FARLEDEN.

Varje år guidar Finnpilots lotsar tiotusentals fartyg till och från Finlands kusthamnar och Saimen.

I egenskap av lotsningsexpert säkerställer Finnpilot för sin del att fartygs-
trafiken löper säkert med tanke på såväl människorna, fartygen som miljön.

FINNPILOT – PÅ STADIG KURS

Lotsverket | PB 520, 00101 Helsingfors
tfn 0207 54 611 | luotsausliikelaitos@finnpilot.fi
www.finnpilot.fi



oss lycka till, de skulle meddela Cherbourg. Jag sände telegram till rederiet där jag bad om mäklare och reparation. Vi talade nu om nödhamn.

Efter ett dygns besvärlig resa förtöjde vi med bogserhjälp i Cherbourg och se, rederiets tekniske inspektör stod redan på kajen och väntade. Vi fick nu veta att en container med reservdelar väntades anlända till Paris nästa eftermiddag. Den skulle bli innehålla två nya rotors till turbinerna. Vad skönt, kanske våra problem var över för denna gång.

Vi tog en whisky i salongen på kvällen med inspektören och chieften och livet kändes igen lätt att leva.

Kvällen därpå anlände vår container, vi tog den ombord och började packa upp. Då vi tömt hela containern hade vi packningar för olika slag för de närmaste tio åren, men tyvärr ingen rotor och inte något annat användbart heller. Besvikelsen var stor, vad göra nu?

Som tur var så fick vi hjälp av ett örlogsvarv i närheten som röntgade och reparerade en av våra trasiga rotors. Hjälp med installation fick vi från Köpenhamn och efter en veckas uppehåll var vi på väg till Oran igen och allt fungerade fint – t.o.m radaranläggningen reparerades.

TILL SAKEN HÖR ännu att jag vid ankomsten till Oran skulle avge sjöprotest inför myndigheterna för att förklara förseningen och gardera oss för eventuella claims. Den skulle avges på franska eller arabiska.

Jag började arbetet med att skriva ner allt på svenska, därefter översätta det till engelska. Sedan tog en äldre madame vid agentens kontor över. Hon skulle översätta det till franska för en ringa penning. Agenten berättade att hon behärskade sju språk.

Agenten läste sedan upp sjöprotesten, på franska, inför en imponerande samling högre tjänstemän i svarta rockar och överlägsna minspel. Då uppläsningen var färdig tillfrågades jag via tolk om jag hade något att tillägga. Det hade jag inte, tillställningen var minst sagt pinsam.

Någon dag senare kom skeppshandlaren upp till mig för att få sina räkningar kvitterade och stämp-lade. Medan jag gick igenom räkningarna tittade han ut genom fönstret på fördäcket som nu lossats på sin däckslast och sade medlidsamt att ni lär ha haft en mycket hård storm under resan då ni blivit av med mast och lastbommar.

Jag grubblar ännu idag på vad det stod i den franska översättningen av min sjöprotest.

Bengt Björkholm

RADAR/ECDIS

FURUNO®

**FURUNO's ARPA radar och FURUNO's ECDIS går hand i hand.
Det perfekta radarparet för navigeringen.**



FEA-2807
ECDIS

FAR-2807
ARPA radar

Furuno ARPA och ECDIS ger Dig:

- samma design
- samma filosofi
- samma tekniska nivå
- samma logiska tänkande
- samma typ av kontrollenhet
- samma Ethernet integrering



FURUNO FINLAND OY

Niittyrinne 7, PL 74 • FI-02271 Espoo, Finland
Tel: +358 (0)9 4355670 • info@furuno.fi • www.furuno.fi

Befälhavarens internationella organisation

SOM ETT LÄMPLIGT tillägg till denna tidskrift, bör presenteras den organisation, som tillvaratar befälhavarens intressen på det internationella planet.

International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA) grundades 1974 av åtta europeiska fackföreningar, vilka alla hade gemensamt att de även organiserade handelsfartygs befälhavare. Det förberedande arbetet påbörjades dock redan 1972. Verksamheten inleddes i Rotterdam 1974, men flyttade ännu samma år till London, där man ansåg att det fanns de bästa möjligheterna att inverka på bl.a. IMO.



I ett senare skede expanderade verksamheten till Japan, Sydamerika, Australien, USA, och Ryssland. Även de befälhavare som var medlemmar i Finlands Skeppsbefälsförbund anslöt sig på 1990-talet genom sin förening till IFSMA. Denna organisation bör därför idag anses representera befälhavarna på de flesta fartyg i världen. Till organisationen hör nämligen befälhavare från över 60 länder, antingen via en nationell organisation eller som individuella medlemmar.

IFSMA har med sina individuella medlemmar velat garantera att även sådana befälhavare som inte hör till en fackförening, eller i vilkas länder det eventuellt inte finns en sådan, via ett personligt medlemskap skall kunna påverka IFSMA:s arbete.

VAD ÄR DÅ IFSMA:s viktigaste uppgift? IFSMA bör inte ses som en organisation som driver avtalsfrågor. Organisationen tar ställning till frågor av t.ex. sjösäkerhets- och arbetsledningens mässiga karaktär. I dessa frågor anses IFSMA ha en framträdande roll i bl.a. IMO:s arbete, där IFSMA har varit medlem sedan 1975. Bl.a. ISM-koden har varit ett av de stora projekt som drivits.

Eftersom IFSMA inte har en tung och dyr organisation, är det medlemsorganisationerna, som efter överenskommelse har möjlighet att närvara på bl.a. IMO:s och ILO:s möten som experter på befälhavarnas vägnar. Detta garanterar även att en nära kontakt kan upprätthållas med de aktiva befälhavarna ombord på fartygen.

Förutom arbetet med att påverka arbetsförhållandena ombord via internationella regelverk, har även IFSMA aktivt agerat i sådana fall där fartygs befälhavare har råkat ut för olika länders myndigheters godtycke. Vid flera fartygsolyckor har myndigheterna på det område där olyckan eller tillbudet skett, hållit befälhavaren fängslad för att på detta sätt kunna garantera att han har varit tillgänglig under en åratals lång rättsprocess. Detta förfarande har IFSMA motsatt sig bestämt. Även fartyg som nödgats ta ombord flyktingar till sjöss har råkat ut för trakasserier.

Ett av huvudmålen för organisationen i dag är arbetet med det mänskliga beteendet.



IFSMA har dessutom försökt påverka förhållanden där befälhavare på fartyg som tekniskt skadats, vägrats tillstånd till skyddshamn.

ETT AV HUVUDMÅLEN för organisationen i dag är arbetet med det mänskliga beteendet. Trots att cirka åttio procent av olyckorna till sjöss är relaterade till den mänskliga faktorn har i själva verket ytterst lite gjorts för att minska sådana olyckor. Att tröttheten spelar en stor roll i detta samband har noterats, men det har varit mycket trögt för bl a arbetsgivarorganisationerna att erkänna sambandet mellan bemanning, trötthet och mänskligt beteende.

För en enskild finländsk befälhavare finns det två sätt att inverka på organisationens arbete; antingen via Finlands Skeppsbefälsförbund och dess verksamhetsledare Pekka Partanen, eller genom att ansluta sig till IFSMA som enskild medlem. Vad detta kostar och hur man går till väga framgår på IFSMA:s hemsidor.

Arbetet i IFSMA fortsätter under den verkande presidenten Christer Lindvall från Sverige.

Organisationen har som slogan: Enhetlighet för säkerhet till sjöss. Mer uppgifter finns på organisationens hemsida www.IFSMA.org.

*Bo Gyllenberg
sjökapten*



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

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

Varatoiminnanjohtaja
Vice verksamhetsledare
Risto Blomquist
(09) 6122 4411, GSM 050 306 2546
risto.blomquist@seacommand.fi

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

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

Sjöbefälsutbildningen i Åbo förnyas

FRÅN OCH MED början av augusti 2008 blir sjöbefälsutbildningen i Åbo underställd Yrkeshögskolan Novia och skolan Axxell. Programchef Per-Olof Karlsson vid nuvarande Sydväst Sjöfart ser positivt på reformen och tror att den kommer att stärka sjöfartsutbildningen.

DEN SVENSKSPRÅKIGA UTBILDNINGEN i Finland genomgår en omstruktureringsprocess som också kommer att beröra utbildningen av sjöbefäl. Yrkeshögskolan Novia bildas genom en sammanslagning av ett antal yrkeshögskolor och blir den största svenskspråkiga yrkeshögskolan i Finland. För andra stadiets utbildning efter grundskolan skapas Axxell, som tar över verksamheten från flera yrkesskolor.

Både Novia och Axxell inleder sin verksamhet redan den 1 augusti i år. För utbildningen av sjöbefäl i Åbo, som idag administreras under det gemensamma namnet Sydväst Sjöfart, innebär detta att sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningen vid Yrkeshögskolan Sydväst övergår till Novia medan utbildningen av vaktstyrmän och vaktmaskinmästare vid Yrkesinstitutet Sydväst tas över av Axxell.

I PRAKTIKEN FÅR sjöfartsutbildningen något av en särställning både inom Axxell och Novia på grund av sin internationella karaktär. Trots att den omfattar två olika nivåer och snart även två olika skolor fortsätter den som en integrerad helhet. Per-Olof Karlsson är mycket nöjd med att ledningen för både Novia och

Axxell har förståelse för det sätt på vilket sjöfartsutbildningen hittills har skötts inom Sydväst.

– De uppskattar och inser mycket klart betydelsen av det långsiktiga samarbete med näringslivet som Sydväst Sjöfart under en lång tid målmedvetet byggt upp.

Flera rederier och statliga myndigheter utnyttjar regelbundet skolans utrustning och utbud av kurser för att skola och vidareutbilda sin personal. Detta är en bidragande orsak till att skolans bryggsimulatorer är toppmoderna – ett faktum som också grundutbildningen av sjöbefäl drar nytta av.

Inom de nya skolorna vill man värna om att sjöfartsutbildningen ska fortsätta på samma sätt som tidigare. Den eventuella risken för att sjöfartsutbildningen skulle splittras upp eliminerades genom att Novia och Axxell har kommit överens om ett samarbetsavtal inom sjöfartsutbildningen.

– I princip betyder detta att sjöfartsutbildningen både på yrkesskolenivå och på yrkeshögskolenivå fortsättningsvis delar på ledning, lärarlag, utrustning och kvalitetssystem. Nu får vi ett nytt samlingsnamn, Aboa Mare. Detta innebär samtidigt att vi kan föra traditionerna vidare inom den äldsta sjöfartsutbildningen i Finland, som har pågått i Åbo utan avbrott sedan 1813, påpekar Karlsson.

VERKSAMHETEN FORTSÄTTER ÄVEN med samma personal som tidigare. Per-Olof Karlsson blir platschef för sjöfartsutbildningen i Åbo och leder de båda utbildningssektorerna. Han ser positivt på reformen och tror att den kommer att stärka sjöfartsutbildningen i Åbo. På investeringssidan kommer det att finnas bättre möjligheter eftersom ägargrunden blir mer solid.

– De som upprätthåller utbildningen blir både större och starkare och har dessutom bättre resurser. I och med att vi fick ett samarbetsavtal tror jag starkt på att detta kommer att bli riktigt bra.

Två ägare bakom sjöfartsutbildningen i stället för tidigare en ger givetvis upphov till en rad förändringar. Som en nackdel ser Karlsson att byråkratin ohjälpligt kommer att öka något eftersom de två ägarna driver sin verksamhet på olika sätt.

– Men detta ska inte synas utåt varken till studerandena eller våra externa samarbetspartners. Vi kommer att värna om vår goda anda och kundorienterade inställning.



Per-Olof Karlsson vid en av skolans bryggsimulatorer.

Tidsenliga tjänster för sjöfarten

Botnica



Aurora



Seili



Urho



FINSTASHIP

Rederiverket

Kägelstranden 10, FI-02150 Esbo, Finland

Telefon (växeln): 030 620 7000, www.finstaship.fi



Pilot Stories: Shit happens i Skärgårdshavet

DET BERÄTTADES TIDIGARE för yngre lotsar skrämmande historier om hur det stora grannlandet vid vår östra gräns skötte om besättningarna på sina fartyg. I början på 1990-talet så hade man knappast några lyxartiklar ombord. Till sådana "lyxartiklar" hörde t.ex. toalettpapper. Före man skulle lotsa ett ryskt fartyg såg man till att behoven var gjorda och att magen var i skick, annars var man i "spadet".

För egen del utspelade sig en händelse där man var illa tvungen att anlita detta ställe för annars hade lotsbyxorna hamnat på kemtvätt. Vänligen frågade jag om man kan lämna bryggan för ett besök på detta ställe. Styrman svarade:

– I mjust chall the cjaptein.

Då befälhavaren anlände bryggan berättade jag samma sak för honom att nu är jag tvungen att anlita er toa. Han förstod nu att lotsen har problem med magsyrorna och berättade snällt hur man hittar ner till "stolen" och himmelriket. Man gick med raska steg med skinkmusklerna på helspänn till toaletten. Vid det jublande ögonblicket märkte jag till min fasa att det inte fanns "lyxartiklar", alltså toapapper, så man fick veva in föremålen som redan hade fått se dagsljus för första gången och igen med besvärliga korta steg rusade man upp till bryggan.

Man låtsades se lugn ut och med läget under kontroll sade jag:

– There is no toaletpaper in the toilet.

Kaptenen tittade surt på styrmannen och så såg han på mig och sade:

– Ok, fjollow mie mr. pjilot.

Vi kom ner till hans salong och han kom med sin personliga eftertraktade pappersrulle och frågade samtidigt som han rev två pappersbitar från rullen:

– Is two pieces enough?

Vad svarar man på detta...

EN ANNAN MARDRÖMSLIKANDE grej hände min kollega här i Skärgårdshavet. En dimmig eftermiddag steg han vid Utö på en "rysse" på 7500 dwt med klinkerlast till Nådendal med en djupgång på 7,5 m. Lotsen ifråga hade inte tänkt närmare på problematiken med förhållandet mellan magen och toaletten på ett ryskt fartyg, eftersom året ändå var 2007.

Resan som sådan gick perfekt som det brukar här i Skärgårdshavet trots att det rådde full tjocka. Då lotsen ifråga hade ca 1 timme kvar att lotsa till Nådendal började magen visa tecken på att allt inte stod rätt till. Vad åt jag på Utö? Jo, litet surkål, ärtsoppa, mörkt bröd och surmjölk.

Varför börjar magen nu strejka? Nåja, man måste väl offra sig då och besöka toan trots att alla kolleger har varnat för detta. Då han förklarat läget att passagerarfärjorna har passerat och att man har en lång rak sträcka framför sig och att kursen hålls som den är och att han är tillbaka om några minuter tyckte

både kaptenen och styrmannen att det var helt ok att lotsen besöker deras toa fastän det råder full tjocka. Lotskollegan styrde stegen ner till toaletten som befann sig en våning ner och långt på ena sidan av våningen.

DET FÖRSTA SOM lotsen tänkte då han kom in på toan var fy fan så här ser ut och så det luktar. Men nöden har ingen lag. Såja, dörren är stängd, låst. Bra, då börjar prosessen. Sådär, det satt ju bra och då hinner man passligt också komma upp på bryggan förrän svängen till babord tas till Nädedal vid Notgrund.

”Tvett hendrån”, sa min gamla mormor då man kom ut från ”vessan” i Närpes och denna hygien-tradition har hållit ut sedan dess, därför sköljdes händerna enligt gammal tradition och torkades med en ”ren” handduk.

Tusan vad låset är besvärligt, man måste säkert vrida hårdare på låsmekanismen. Samtidigt som han vred på hantaget och låset, lossnade handtaget.

Nåja, det skall väl lösa på något vis. Visserligen börjar det bli litet tid kvar till svängen till Nädendal. Tusan heller, dörren fås inte upp på något vis med utomstående hjälp... Ahaa, här finns ju ett borstskäp och med det kan man börja banka dörren och taket, då hör ju säkert någon.

BANG, BANG, BANG – ingenting händer. Två minuter till svängen. Mobilen då! Den måste ju användas. Man ringer til VTS:n och berättar läget åt fartyget ifråga att lotsen sitter inlåst på toan och att befälet måste ändra kurs med detsamma. Men neej, mobilen är ju på bryggan! Lugna ner dig, andas lugnt. Skrik desperat på hjälp istället.

Ca 30 sekunder till svängningspunkten och här sitter man fortfarande. Röster hörs, eller är det enbart ett önsketänkande? Lotsen började höja rösten till ett högt C för att få uppmärksamhet. På andra sidan toalettdörren konstaterade några ryska sjömän att någon har nöd på ”inside”. Kollegan informerade om läget och att man hade redan passerat positionen där man borde ha svängt.

– Ok, we must get some tools from the engine room, svarades det från utsidan.

– Det finns ingen tid för att hämta verktyg, försökte lotsen övertyga dem.

Fem minuter hade gått och fartyget går ännu med full fart. Oh, Holly Molly.

Båda parterna började sparka och banka för att få upp dörren till toan. Kollegan låg då på durken i ”skiten” och fick upp en liten lucka som skall fungera som nödutgång vid liknande fall. Det lyckades,

yyyeees, men man är redan försent uppe på bryggan. Då han anlände bryggan var befälet helt lugna och babblade sitt om hur blinierna lagas på Krimhalvön.

LOTSEN SÅG MED detsamma att man måste ta hårt babords roder för att inte köra upp på land. Samtidigt såg han att något rörde sig mot dem med 12 knops fart från Åbo hållet. Eftersom han ägnade så lång tid med toalettäventyret hade han inte hört att en tågfarja var på ankommande. ”Hard to starbord” var enda utvägen för honom och fartyget. I full tjocka blev distansen mellan fartygen och tågfarjan endast ca 100 m. Då fartygen passerat varandra beordrade lotsen fullt till babord och fullt fram, annars...

Vid inloppet till Åbo ligger en sydremmare och denna måste man förstås ha på rätt sida med denna djupgång. Kollegan väntade på ”the big bang” men så blev inte fallet och allt redde ut sig till slut.

Alltså, vad lär man sig av detta? Ja, att aldrig låsa en toalettdörr under en lotsning samt att man aldrig helt kan lita på några andra individer på bryggan på ett fartyg.

Jan Ahlbäck



CENTRE FOR MARITIME STUDIES

University of Turku
CENTRE FOR MARITIME STUDIES

Education and Conference Services

- ◆ Up-to-date seminars and conferences
- ◆ University-level continuing education
- ◆ Open university courses
- ◆ Tailored personnel training courses and programmes

Research and Consulting Services

- ◆ High-quality, independent and customer-oriented research and consulting services in the Baltic Sea area
- ◆ Fields of specialty:
 - Shipping and Ports
 - Transports and Infrastructure
 - Business Logistics and Business Development
 - Logistics in Regional Development

Centre for Maritime Studies
Veistämönaukio 1-3, FI-20100 Turku, Finland
Tel. +358 (0)2 281 3300 Fax +358 (0)2 281 3311



<http://mkk.utu.fi>



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>

