



THE CAPTAIN

MEDLEMSTIDNING FÖR ÅNIKAP

2011

- "UTBILDNINGEN ÄR EN VINNARE"
- BJÖRNÖYA OCH SVALBARD
- A REMARKABLE VOYAGE WITH A CURIOUS CREW
- VÄLBESÖKT SJÖFARTSMÄSSA I ÅBO





www.aboamare.fi

Simulatorutbildning vid Aboa Mare

Typspecifika **ECDIS kurser** med Furuno, Consilium Selesmar, Maris, Sperry Marine och Transas ECDIS system.

DP Induction/Basic och **Simulator kurser** med Navis DP system, auditerad av Nautical Institute.

DEC20 Operation of Diesel Electric Azipod® Vessel Training Course, i samarbete med ABB Marine.

Isnavigering, www.icetrain.fi, auditerad av Germanischer Lloyd.

IALA VTS operatörs utbildning.

Vi är auditerade av Trafi att utföra tentamen för **lotsbehörigheter** för alla farleder i Finland. Genom att delta i vår **Pilotage Training Course** kan man ersätta övningsresor för lotsbehörigheten.

Kontakta kurskordinator Annina Rosenqvist +358 44 762 3123, annina.rosenqvist@aboamare.fi för mera information.

Simulation är framtiden

SIMULATIONEN UTVECKLAS I hård takt inom sjöfartsutbildningen. Åboskolan har hållit sig väl i tiden och utvecklat simulatorutbildningen. I dagens läge, med två simulationscenter i Finland och via samarbetet med Wärtsilä i Subic Bays simulationscenter på Filippinerna, kan man säga att Aboa Mare har en nyckelroll i detta gebit. Åboskolan flyttar in i nya utrymmen i slutet av 2012 och anskaffar en ny simulatorplattform i samband med flyttningen. Detta visar att även ägarna (Yrkeshögskolan Novia och Axxell) tror på simulationens betydelse och framtid för skolan och vill investera för att ge ännu bättre möjligheter för utbildningen att klara av framtidens utmaningar.

EN AV DESSA är lotsutbildningen. Året som gick förde med sig stora förändringar gällande lotsutbildningen

i Finland. Simulationen steg in i lotsutbildningen och har nu en stor roll när man utför lotsbehörigheter. Myndigheterna har godkänt Aboa Mares simulator som har tillgång till alla farleder i Finland. Alla som idag tar ett lotsbrev eller har ett från tidigare ska visa sina kunskaper i framtiden i simulatören. Ytterligare kan man ersätta en stor del av övningsresorna genom att delta i en auditerad lotskurs. Här hoppas jag att redare och befäktare ser en möjlighet att öva sitt befäl i alla väderförhållanden för gällande farleder och samtidigt spara pengar och tid.

Per-Olof Karlsson
Ordförande, Ånikap



Sjöfartspraktikanter

DET SER UT som man äntligen tagit tjuren vid hornen och beslutat sig för att ordna upp i virrvarret kring sjöfartsbranchens elever som tas ombord i handledningssyfte. Rederiföreningen har anställt en person för detta ändamål och hon är i detta fall tillräckligt ung för att ännu inte vara belastad med cyniska attityder eller att göra jämförelser med gångna tider då dylika problem inte existerade och allt fungerade bra.

HOPPAS ATT SKOLVÄSENDE och myndigheter förstår att vid planering av elevernas roll bör rederierna tillfrågas och deras åsikter och önskemål respekteras. Eftersom det rör sig om ombordpraktik bör man lägga vikt vid den praktiska delen av projektet, som är så viktig i detta yrke. Det är onödigt

att sitta ombord och ”plugga logaritmer” – det kan göras iland.

Å ANDRA SIDA bör rederierna göra sitt yttersta för att bereda plats för praktikanter ombord i fartygen. För att bereda väg i detta fall kunde helt eller delvis vissa subsidier, t ex återbetalad skatt eller respengar, kopplas ihop med skyldigheten att placera elever.

Den nyutnämnda handledningskoordinatören önskas lycka till och alla övriga en god fortsättning på det nya året.

Bengt Björkholm
Redaktör



THE CAPTAIN 2011

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@aboamare.fi • bob@pp1.inet.fi

”Utbildningen är en vinnare”

HÖSTEN 2012 INNEBÄR slutet på en 45 år lång era inom den snart tvåhundraåriga sjöbefälsutbildningen i Åbo. Aboa Mare flyttar då till ny enoverade Turku Port Center i Åbo hamn. Förutom skolan kommer även flera andra aktörer inom sjöfartsklustret att verka i byggnaden.

Platschef Per-Olof Karlsson vid Aboa Mare säger att den nuvarande skolbyggnaden på Malmgatan redan under en längre tid har varit i behov av en grundlig renovering. Den byggdes enkom för navigationsinstitutet och togs i bruk 1967. Nu skulle det krävas så omfattande reparationer att man ansåg det lämpligare att flytta till en annan fastighet, som samtidigt bättre kan anpassas för utbildningens nuvarande och kommande behov.

– För ett och ett halvt år sedan meddelade jag till våra ägare att det inte går att skuffa fram en renovering längre och då började man undersöka vad det skulle kosta att renovera byggnaden eller flytta bort, berättar Karlsson.

DÅ DÖK SLOTTFASTIGHETEN mitt i hamnen upp som ett nytt alternativ. Man planerade att bygga om den gamla konservfabriken, som togs i bruk 1950 av Tukkucauppojen Oy, till ett centrum för både myndigheter och andra aktörer inom sjöfart. Fastigheten hade då köpts av Stiftelsen för Åbo Akademi.

– Naturligtvis intresserar det sjöfartsutbildningen mera att inkorporeras djupare i sjöfartsklustret än att flytta in i ett stort campus med andra utbildningar. I synnerhet synergieffekterna med de övriga inom sjöklustret är intressanta för oss, menar Karlsson.

– Det viktigaste för sjöfartsutbildningen är att vara nära näringslivet och shipping och denna idé har även godtagits av de som upprätthåller utbildningen, dvs Ab Yrkeshögskolan vid Åbo Akademi (Yrkeshögskolan Novia) och Axxell Utbildning Ab.

Karlsson betonar att flyttningen även ger Aboa Mare möjlighet att planera nya utrymmen.

– Vi får själva påverka planeringen av utrymmena och denna möjlighet saknar vi ju helt på Malmgatan. Detta har särskilt stor betydelse för vår simulatorverksamhet som är ett tyngdpunktsområde inom utbildningen.

Enligt Karlsson har de nuvarande anläggningarna med bryggssimulatorer stora begränsningar på Malmgatan.

– Vi har varit tvungna att improvisera för att försöka finna nya lösningar eftersom denna verksamhet har utvecklats och expanderat kraftigt.

Enligt avtalet är den nya fastigheten klar för inflyttning den 1 oktober 2012.

– Vi stävar efter att kunna börja lite tidigare och försöker få allt undanstökat till slutet av året. Att flytta framför allt simulatorutrustningen är tidskrävande och kan ogärna göras mitt under pågående säsong, säger Karlsson.

SIMULATORUTRUSTNINGEN KOMMER OCKSÅ att uppgaderas i samband med flyttningen och samtidigt kommer dess kapacitet att öka. Eftersom utrymmena planeras för detta ändamål från början kan de också modifieras på ett helt annat sätt än de befintliga nå det i framtiden blir aktuellt att uppdatera utrustning och bryggor.

– Plattformen är från 1995 och för att kunna utveckla verksamheten på lång sikt krävs en ordentlig förnyelse.

Aboa Mare får ungefär lika stora utrymmen i Turku Port Center som de nuvarande på Malmgatan. Skolan kommer att förfoga över största delen av en hel våning och den disponibla ytan kan utnyttjas betydligt effektivare än i den nuvarande fastigheten.

Karlsson berättar att byggnaden kommer att ha stora panoramafönster i fasaden och en atriumgård med glastak mitt i skolans utrymmen. Blickfång blir den stora miniatyrmodellen av fregatten som nu finns i trapphallen på Malmgatan.

– När arkitekterna såg fregatten var deras omedelbara reaktion att den bör bli en viktig del av inredningen. Den var det första som kom in när de började planera våra utrymmen.

Karlsson ser definitivt fram emot att skolan äntligen ska få nya och ändamålsenliga utrymmen.

– Jag upplever att utbildningen är en vinnare i det här fallet när vi får moderna utrymmen som kan utvecklas även med tanke på kommande behov.

*Pär-Henrik Sjöström
Sjöfartstidninge*



www.aboamare.fi

Studera till vaktmaskinmästare/vaktstyrman i Åbo

Vuxenutbildning till vaktmaskinmästare/vaktstyrman inleds hösten 2012. Ansökan pågår till 15.5.2012 och ansökningsblankett hittas på vår hemsida www.aboamare.fi eller fås via skolan.

Kontakta utbildningsansvarig Robert Stolpe, +358 44 739 7262, robert.stolpe@axxell.fi för mera information.

YRKESHÖGSKOLAN
NOVIA

www.novia.fi

axxell
WWW.AXXELL.FI

www.axxell.fi

GET FURTHER FOR LESS

EFFICIENCY

Wärtsilä is passionate about optimising lifecycle value by delivering whatever you need from the only total offering in the business. Let's work together to find the right route for you. www.wartsila.com

ENERGY
ENVIRONMENT
ECONOMY

WÄRTSILÄ



A remarkable voyage with a curious crew

AFTER FINISHING MY seafaring career as a master, I was active as a crew manager in my old company for some years. After 9 years it was time for a change and in May 1984 a contact was made with a company specialized in transporting vessels on their own power from A to B with the use of their own crew who mostly were hired on a temporary base.

Often a fixed price between the transporter and the principal is agreed for the whole transport. This can be profitable for the transporter but it can also cause a loss in case of wrong calculations or circumstances, which were not foreseen. To say it more simply this is Ship Delivery.

We came to an agreement that in September that year, I should start in the office and support those vessels, which had to be transported to their new destinations. Further to become more familiar with

the practice of ship delivery I myself should bring three small fishing crafts with a length of 27 m each, in convoy from Rotterdam to Viskhapatman on the east coast of India, a distance of 7600 miles.

Now, looking back many years later, this is one of the most remarkable voyages of my seafaring career.

WE LEFT ROTTERDAM on June 6th 1984 with the Subba Rao, the Padmaja and the Geetha, all under the flag of India.

Each vessel had 4 crew-members: captain, engineer, mate and a cook – a curious composition of a total crew of 12. Among them a pink dressed married couple who worshipped the Baghwan.

On every watch we had 2 men, in a system of six hours duty / six hours off. Steering was done manually. Because we were not totally convinced of

the nautical experience of our mates we divided the captain watches in such a manner that always on one of the vessels one of us was on duty while the other 2 were off duty. He could keep an eye on the movements of the other vessels and advise them by VHF radio in case some support was needed.

This was a good decision after all, at least twice it saved us from an accident. Off Cape Bon in the Mediterranean the S. Rao had to deal with overheated shaft bearings. It was not recommended to continue the voyage by its own power. We therefore decided that the other two vessels needed to tow the S. Rao to Malta for repair.

However 24 hours before Malta the weather conditions became that bad that the Geetha broke her towing line. The S. Rao was now held on the wind by the Padmaja, waiting for a weather change. After one day the voyage could continue and with the assistance of the other two vessels, the S. Rao was safely moored in Valletta harbour.

THIS WAS ALSO a good opportunity to say goodbye to our Baghwan couple. During the whole voyage they had big and loud arguments with each other. As substitutes we hired two Maltese ex-commandos who tried to make us believe that they had a lot of sea experience.

After a repair of 7 days we could continue our voyage. The two now hired men were not a good choice. Already before entering the Suez canal the situation deteriorated in such a manner that by VHF we asked the Port Said authorities for police assistance to remove these men from the ship on arrival.

An impressive police force was waiting for us when we arrived in the port. Without any further problems our ex-commandos were removed from board. Our agent in Port Said then required a financial guarantee from our company in Holland for all expenses involved, including flight tickets to Malta. After this was settled and bunkers were taken we could resume our voyage through the canal. Meanwhile two new crew arrived from Holland to join us for the last part of the voyage.

AFTER PASSING THE Suez Canal the Padmaja had to call at Djedda in Saudi-Arabia for technical reasons. The other vessels were not allowed to enter the harbour and had to wait outside.

After two days we continued our voyage and

with no further delay the south coast of Sri Lanka was reached. Arriving in the darkness, we found ourselves surrounded by a large number of very small fishing boats without any navigation lights. Coming too close they tried to warn by showing a flash light. In spite of careful manoeuvring the S. Rao collided very softly with a small boat, causing very little damage only. This could be solved with a few dollars.

ON AUGUST 5TH the port of destination was finally reached here we had to hand over the 3 vessels to the new owners. This was not so simple as we expected, it took 10 days before all necessary formalities were concluded. During this time we decided to stay on board and not to stay in a hotel.

When we finally could think of flying back to Holland another problem needed to be solved. The port authorities wanted us to sign a paper that we were all fit for travel. As we wanted to go home asap this of course was not a problem. But those 10 days on board a moored vessel, sleeping under an iron deck upon which the sun was burning the whole day, no air conditioning on board, had left his marks on the crew.

The before local authorities refused to co-operate to prepare our travel documents. We were even advised to stay some days in a hospital for a medical check up. Fortunately some dollars could convince a doctor that we were all very healthy and fit for travel.

THE LAST OBSTACLES we had to deal with were the airport authorities. Despite the fact that we had flight tickets, it was impossible to get all the 12 men booked on a plane. Try tomorrow was the message. But with some necessary dollars they managed to find a solution. Thinking now everything is settled was too optimistic, because the custom officers wanted to check our luggage, in total 14 suitcases. This was not a good idea, they could hold us up as long as it was necessary in their opinion and that could be a damned long. Again we were saved with a number of dollars, our luggage was sealed to prove that everything was checked.

With no dollars left, but relieved, we finally boarded the plane that brought us back to Holland.

*Captain Oeds Steensma
Former Personnel Manager at Spliethoff*

Björnöya och Svalbard

– *den första arktiska resan för i år*



Björnön fick faktiskt namnet efter en simmande isbjörn år 1596.

SÅ VAR DET dags att kasta loss efter att alla gäster kommit ombord i Tromsø, en hektisk bytesdag med proviant och bunker. Har faktiskt aldrig besökt Tromsø utan att det skulle ha regnat, men med en genomsnittlig nederbörd på 1031 mm fördelat på 160 dagar så är ju chansen 50:50 och tydligen råkar jag alltid vara i Tromsø då regnet öser ner. Men så här i början på juni kunde det ju vara lite varmare än 4 grader minsann.

Vi påbörjar säsongens första expedition till Svalbard i Tromsø och efter alla obligatoriska säkerhetsövningar och Zodiacdebriefingar så styr vi nor ut mot vår första anhalt Björnöya. Ön blev naturreservat år 2002 och före vårt besök krävs en massa pappersexercis och tillstånd av sysselmannen i Svalbard och AECO

(Association of Arctic Expedition Cruise Operators). Björnöya mäter ungefär 20 km från nord till syd och är omkring 15 km på det bredaste stället. Naturreservatet omfattar hela ön och tillhörande havsområde ut till fyra nautiska mil med undantag av ett mindre landområde (1,2 km), där en meteorologisk station finns (erwighamnen). Björnön fick faktiskt namnet efter en simmande isbjörn år 1596.

Vi anpassar farten så att vi får tid att stoppa för valar ca 50 nm före Björnöya med ETA tidigt i gryningen. Där djupkurvan börjar peka stadigt uppåt är det nästan garanterat att se valar. Det är inte alls ovanligt att se knölval och sillval på samma gång. Har man tur kan man även se blåval, för att inte tala om delfinerna som leker runt fartyget.

Det är en fantastisk insegling och till Staff Captains "glädje" blir vi alltid eskorterade av tusentals fåglar som gladeligen lämnar sina visitkort på fartyget.

Så man behöver inte åka längre bort än till Nordnorge för att se dessa fantastiska däggdjur. Det finns ingenting som kan beskriva att driva 15 meter från en blåval, som är världens största djur med sina 33 m och upp till 190 ton, då man hör andningsfontänen och ser den majestätiskt simma helt orädd och ostört från fartyget.

Denna gång har vi turen att se knölvalar, sillvalar och delfiner och ädret är alldeles fantastiskt, vi tillbringar flera timmar i området och njuter av dessa fantastiska djur.

VI ANLÄNDER TILL Björnöya på eftermiddagen efter en sjöresa på cirka 260 nm. Nu är vi halvvägs mellan Svalbard och Nordnorge och vi ankrar upp i Sörhamna som är en skyddad vik vid öns sydostsida. Det är en fantastisk insegling och till Staff Captains "glädje" blir vi alltid eskorterade av tusentals fåglar som gladeligen lämnar sina visitkort på fartyget. Det karga landskapet med sina branta klippkuster och snötäckta fjällområdet utgör en fantastisk kontrast mot horisonten. För mig är detta en speciell resa, min fru från Indonesien kom ombord i Tromsø och nu blir det premiär för en Zodiac-kryssning.

Efter att vi ankrat och riggat alla båtar så förbereder vi oss för Zodiac-expeditionen runt om de trolska, uppstickande raukarna, som klipporna kallas, och genom kusthålorna, och fortsätter för att studera de häckande lunnefåglarna och andra häckande fåglar. Hela 126 fågelarter är registrerade på ön så fågellivet är enastående. Ofta blir båtarna eskorterade av lekfulla säl. Björnöya är ett av de mest fantastiska Zodiac-expeditionsområdena i världen. Man kan komma så nära allt djurliv, känna dofterna och höra allt ljud. Man kan inte annat än bli fascinerad av detta otroliga ställe, som så sällan besöks av turister.

EFTER EN OFÖRGLÖMLIG eftermiddag hivar vi upp ankaret, och förbereder oss för Captain's welcome



Peter Stahlberg med fru.



Hela 126 fågelarter är registrerade på ön.

cocktail-party. Man kan nog med stolthet gå upp och hålla ett välkomsttal efter en så lyckad början på vår expedition. Alla är på gott humör, och visst är kontrasten stor, då alla våra gäster (på vårt kryssningsrederi har vi inga passagerare, alla är gäster) klätt upp sig med de bästa de har och diskussionen om morgondagen är livlig. Då har vi förberett oss för iskryssning och hoppas på att få se isbjörn. Vi har planerat att anlända 4-tiden på morgonen syd om



Karg natur vid Spetsbergen.



Måsfåglarna lämnar "visitkort" på fartyget.

Sörkapp till isgränsen och sedan får vi gå in i isen och hoppas att vi ser isbjörn. Men för de flesta gästerna är det första gången de ser is, så "ice cruising" är en av höjdpunkterna.

År 2011 var det en massa is, fastisen började ungefär 20 nm syd om Sörkapp som är den sydligaste spetsen. Vi bestämde oss för att göra en halvdags iskryssning och sedan fortsätta till Hornsund, där vi har stor chans att se isbjörn den här tiden på året.

Iskryssningen var fantastisk med hundratals sälar, packis och stora isformationer, men eftersom fastisen är så långt söderut ännu är det inte stor chans att se isbjörnar. Vädret var så fint att vi kunde äta lunch ute på akterdäck och vid lunchtid fortsatte vi mot Hornsund.

I HORNSUND, SOM är den sydligaste fjo den på Spetsbergen, ankrade vi upp nära glaciären Hornbreen. De stora isformationerna glänste i solskenet. Vi kunde se isbjörnsspår i snön längs stranden och när vi satte ner sista Zodiacen i sjön meddelade expeditionsteamet att de ser isbjörn. Det blev en febril aktivitet för att få ut alla våra gäster i två grupper för att se isbjörnen och ta foton. För oss är det en lättnad att se isbjörn redan i detta skede på vår kryssning, då kan man planera fortsättningen lättare och inte behöver känna pressen från gästerna att se isbjörn. Alla broschyrer innehåller nämligen isbjörn och valar, för att inte tala om solsken och stiltje. Som tur har vi redan lyckats uppbringa våra gästers förväntningar i början av kryssningen, och alla gäster kunde se den stora isbjörnshannen på nära håll.

Efter en lång dag, här i norr lyser solen 24 timmar, fortsätter vi norrut och planerar ett besök i Poolepynten på latitud 78 27 N tidigt på morgonen och hoppas att se valross. Våra isbjörnsvakter har redan förberett sig minutiöst och gevären är putsade. Poolepynten har en liten valrosskoloni och eftersom vi gör vår första landstigning för resan så posterar vi extra isbjörnsvakter förutom de lagstadgade för att se till att allt går rätt till och att allt är säkert.

VI ANLÄNDE TIDIGT på morgonen till Poolepynten och ankrade upp 0,3 nm från landstigningsstället, vi såg valrosskolonin från bryggan och stranden som är full med drivved från norr, alltid lika fascinerande att besöka Prins Karls Forland Island. Bombarderade av tärnor gick gästerna så nära den tillåtna gränsen som möjligt, eskorterade av expeditionsteamet för att få en bra vy och ett doftminne från kolonin. Som tur var såg vi ingen isbjörn och kunde njuta av den disiga duggregnande morgonen. I denna natur finns det inget som heter dåligt väder, det är så fascinerande att man glömmer hur kallt och rått det kan vara så här pass långt norrut.



"Ice cruising" är en av höjdpunkterna.

Vi hade tur och såg ett par minkvalar nära fartyget medan vi låg ankrade.

För eftermiddagen hade vi reserverat lektioner om Svalbard som expeditionsteamet bjöd på. Tidigt nästa morgon skall vi gå så långt norrut som vi kan. Enligt iskartan kan vi gå upp så långt som till latitud 81, men det återstår att se. Det finns ingen isbrytarhjälp i detta område, så onödig risktagning bör undvikas.

Vi anlände till iskanten tidigt på morgonen och navigerade oss upp till fastisen på latitud 80 36 N. Der är en vacker morgon med sälar, valross på isen och is i massor. En oförglömlig upplevelse för mina gäster minsann. Hela kryssningen som fortsatte söderut för att ta slut i Longyearbyen var enastående, vi hade turen att se blåval och flera isbjörnar under de oförglömliga dagarna.

Och som vanligt då jag får möjligheten och äran att skriva i the Captain bifogar jag ett budskap, utan risk för landsförvisning denna gång.

EFTER ATT NU i fem år ha seglat som kapten på olika expeditionsfartyg i Antarktis, Arktis, Alaska,

Afrika, Karibien, Sydamerika och Stilla havet, planerar jag nya utmaningar och kommer till Finland med min hustru. Hur tokigt det än låter har jag börjat sakna livet i Finland och på grund av gammalmodiga skattebestämmelser är det svårt att kombinera familjeliv med Finlands 6-månads-skatteregel. Kan bara hoppas att "vår" fackförening i Finland med sin generationsväxling börjar inse att arbete behövs för att få till stånd samma skatteregler som i övriga EU, vilket då ger möjlighet för unga styrmän att söka jobb inom kryssningsbranschen eller utflaggad långfart med avlösningssystem och sedan komma tillbaka med den erfarenhet som Finland behöver för att stärka sin ställning inom den internationella sjöfarten.

THANK YOU ISP and V-Ships/Silversea for these years and trust and chance to be a Captain on the most luxurious Cruise Expedition ships in the most remote places in the world. I hope to be able to be back some day!

Captain Peter Stahlberg



Välbesökt sjöfartsmässa i Åbo

Den traditionella sjöfartsmässan i Aboa Mares lokaler den 14 och 15 oktober 2011 samlade åter en stor skara branschfolk.

ÖVER 40 UTSTÄLLARE deltog, däribland rederier, tillverkare av utrustning, återförsäljare och företag som erbjuder utbildning och kurser inom sjöfart. Förutom

mässans utställning fanns även rederi- och utbildningspresentationer på programmet. Det fanns även möjlighet att bekanta sig med de kommandobryggssimulatorer som finns i skol ygggnaden. Traditionsenligt uppträdde även Shanty Singers.

BLAND UTSTÄLLARNA FANNS de flesta le erantörerna av integrerade bryggssystem. Trots att kommande IMO-bestämmelser enligt utställarna inom de närmaste åren skall medföra en större förändring av



utbudet, verkade trenden i dagsläget gå mot större skärmar av breddbilsformat och ökad färgrymd. Gällande radarutrustning har utvecklingen möjliggjort användandet av signaldata från två radarskanners vid projicering av radarbilden så att till exempel blinda sektorer kan undvikas. Färgdisplay i samband med behandling av signaldata av hög kvalitet har medfört fördelar vid bland annat navigering i is. För stora kunder av integrerade kommandobryggor utarbetas helheter vars programvara är specificerad för kundens krav och önskemål.

FÖRETAGSPRESENTATIONER HÖLLS AV bland annat Bore, Godby Shipping och Princess Cruises. Bore



Räddningsflotte ämnad för små besättningar.



Till påseende fanns bland annat en miniatyrmodell av Furunos bryggssystem.

berättade om rederiets historia från tidigare fartygsmodeller till de nyligen levererade systerfartygen av rederiets RoFlex koncept. Dessa fartyg är förutom mångsidiga med tanke på sysselsättning även mycket miljövänliga. Godby Shipping presenterade rederiets verksamhet och olika enheter ur flottan. ägge rederiers rekryteringschefer deltog i mässan.

EN AV MÄSSANS stora deltagare var Princess Cruises, som hade kommit ända från Storbritannien för att rekrytera finskt däcksbefäl. ederiet presenterade sin verksamhet samt olika förmåner för befälet gällande t.ex. pension, möjligheter ombord samt att nära och kära kan få besöka fartygen under arbetspassets gång.



Shanty Singers uppträder



Rederiet berättade även om krav gällande arbetstagar-
nas beteende, klädsel och utseende.

ABOA MARE FÖREVISADE lotsutbildning och
kurser i isnavigering samt sjöfartsbranschens olika
utbildningsmöjligheter och kurser. Till påseende var

förutom ett ECDIS system som framtagits utgående
från det nya STCW avtalets special bestämmelser
även allt från skosulor till räddningsdräkter och
fartygsmodeller.

Tuomas Laurila

NESTE OIL

We Care How We Carry

www.nesteshipping.com

Calle Ankare:



SUOMEN
LAIVANPÄÄLYSTÖLIITTO-

FINLANDS
SKEPPSBEFÄLSFÖRBUND r.y.

www.seacommand.fi

Laivanpäälystön eduksi
yli 100 vuotta

För skeppsbefälet
i över 100 år



MARITIME CAREER, AHOT!

Trafi Approved simulator:

Pilot Licences, Pilotage Exemption Certificates and Exemptions

Short courses:

DP Basic, DP Advanced, ECDIS, ISPS (SSO, CSO, PFSO), IMDG, oil, chemical etc.

OOW & OOEW 153 or BSc. programme for management level, full time or combined with work

AHOT-system for new mariners

Several international R&D&I – projects

Apply 5.3.–3.4.2012, www.admissions.fi

For more information www.samk.fi

Heikki Koivisto, puh. 044 710 3674, heikki.koivisto@samk.fi

Satakunnan ammattikorkeakoulu
www.samk.fi

samk

Segelfartygsskepparen

”på Kieler Woche”



Trängsel på Kieler Förde. Det var en hederssak för seglarna att undvika att använda maskin.

VILKEN NAUTIKER HAR inte svurit ve och förbannelse över alla nöjesbåtar, isynnerhet i Kieler Förde. Räcker det inte med att man skall krångla sig igenom den evinnerliga kanalen för n:te gången? Nej, man skall ju böka sig igenom alla söndagsseglare för att överhuvudtaget nå slussen.

Detta kulminerar i Kieler Woche runt midsommartiden. Då samlas en massa större segelfartyg, liksom även ett antal ångdrivna traditionsfartyg i Kiel. Kieler Woche pågår hela veckan och man räknar med runt 3 miljoner besökare. Stränderna är fulla med kiosker och bås som säljer i första hand mat och dryck, inte just krims-krams.

Nå, hit hamnar man, just som man börjat akklimatisera sig på sin välförtjänta pension. En

stiftelse i Finland har skaffat en skonare från Holland, och innan man kommer igång med den egentliga verksamheten, rehabiliteringsseglatser, passar man på att försöka förtjäna lite extra genom att köra charter under Kielveckan. Det var frågan om dagsturer med mat och dryck, med betoning på dryck. Researrangören är ett tyskt företag, TSC, som har en hel hop liknande båtar ”chartrade”.

Båten för finsk flagg, så det behövs en skeppare från Finland vilket förklarar min närvaro. Aldrig ens i mina vildaste tankar hade jag trott att jag skulle befinna mig i mitten av allt detta elände. Det där med segel har nu inte precis varit min grej någonsin. Jag hade ett proffs som styrman, vilket underlättade det praktiskt operativa, men lika

Det kändes nog inget vidare att göra ett slag framför en Stena-färja och då vi dessutom tappade vinden så var det tur att maskinen startade omedelbart, för annars kan det ha blivit alltför spännande. Vad jag skämdes!

trångt var det för det. Ruskigt att ett tiotal fartyg i bredd passera Freidrichort!

ALLA BÅTAR, VILKA hade en charter för dagen, startade samtidigt från Kiel; man drog upp seglen inne vid varvet, och så seglade man ut, och klart att det var lite tävling om vem som är snabbast. För det mesta var det vi, men det gjorde ju inte läget lättare. De övriga båtarna gjorde allt möjligt trevligt för att förhindra vår framfart. Säkert skojigt för gänget som sysslar med det regelbundet, men för en seniornautiker, som fått sitt levebröd från "riktiga" båtar var det rent ut sagt vedervärdigt. I synnerhet då vi gick in tillbaka så hade tyskarnas tävlingsinstinkt vaknat efter alla förfriskningar och man hejade på och ropade till andra båtar då vi passerade dem. När vi sen pressade lite för att få upp farten lade hon ju över, och där for buffén

VI SEGLADE ALLTID NW efter att ha passerat Freidrichsort, så då var vi inte mera i vägen för handelsfartygena. Vindarna väster om Kiel LH är mycket ombytliga, så det gällde att följa med hela tiden; det kunde växla om totalt på några minuter, så allt löst var i riskzonen igen. Passagerarna hjälpte till med segelförandet, först lite försiktigt men på återresan var man modigare, ja rentav tävlade vem som får dra i tamparna.

En äresak mellan seglarna var att undvika användande av maskinen så det gällde att kryssa tillbaka. Rekommenderar nog inte åt nån att ta sig kryssande in i Kieler Förde med en 35 meters skonare. Borde inte vara tillåtet överhuvudtaget! Utanför Laboe tar vattnet slut ganska fort, så det det gäller att göra ett slag precis i farleden och är handelsfartyg på utgående blir det ofta intressant. Det kändes nog inget vidare att göra ett slag framför en Stena-färja och då vi dessutom tappade vinden så var det tur att maskinen startade omedelbart, för annars kan det ha blivit alltför spännande. Vad jag skämdes!



Alla tävlade om vem som var snabbast.

DET HELA KULMINERADE i "Windjammer parade" där 98 segelfartyg och ett tjugotal ångfartyg var anmälda. Tidtabellen och grupperingen var bestämd på förhand av arrangörerna, men ingen tycktes bry sig om den. Då var om möjligt ännu mindre space än vanligt, men det var i det närmaste bleke, så alla gick för maskin och vi överlevde.

Jag hade möjlighet att åka på lite sight-seeing. Trevligt att bekanta sig med området vilket man sett enbart från fartygsdäck tidigare. Sjökrigsmuseét i Laboe, under det kännpaka minnesmärket, är enormt. Rätt nostalgiskt att besöka Hermann Tiesens skeppshandel invid Alte Sleuse, som numera fungerar som café, med en massa typiska skeppshandlarartiklar utställda. Kronan på verket var nog att besöka Villa Hoheneck, ni vet "slottet" på kanalens norra sida mitt emot Nordhafen. Vem har inte beundrat det vid passage av kanalen? Personligen har jag sen tidigt 60-tal "drömt" om att sitta där på terassen och se fartygen glida fram genom kanalen. Nu är det gjort!

HELA KIELER WOCHe avslutades med ett hejdunderande fyrverkeri. Pjäser sköts från två pråmar under ca 30 minuter. Fint såg det ut, men lite mycket av det goda, sällan väntar man att ett fyrverkeri skall sluta. Folkfesten, som egentligen inte är så maritim som man trodde, var över för detta år.

Sjökapten Ralf Karlson

Äventyr i Bengaliska viken

JAG VAKNADE TIDIGT på morgonen av att det smällde och skramlade ute på däck, dessutom tjöt en ångvissla upprepade gånger och upprörda röster vrålade på ett språk som jag inte förstod. Yrvaken tog jag mig ut på däck och möttes av en matros som högljutt svärande slet och drog i en livboj, som tydligen inte ville lossa ur sitt fäste. Hade någon fallit överbord ?

Händelserna som jag denna gång ska beskriva ägde rum i ett Mariehamnsregistrerat fartyg som legat till ankars i Bengaliska viken vid Sandheads Pilot för att vänta på lots ett par dagar med Calcutta som destinationshamn. Under natten hade fartyget fått information om att lotsen skulle borda klockan 08.00 på morgonen och vakthavande styrman i god tid hade gett om order till sjövakten att sätta ut lotsledaren. Maskinrummet hade också informerats. Så långt allt väl, men denna gång skulle det hända mycket utöver de vanliga rutinerna innan vi nådde hamn.

Problemen tog sin början med att lotsledaren brast då lotsen skulle klättra ombord. Mycket ovanligt skulle jag säga, under alla mina år till sjöss har jag endast denna enda gång bevittnat något dylikt. Orsaken till det hela var att båtsman beslutat sig för att måla och se över den ena av fartygets lotsledare dagen före och han hängde upp den under backen och avlägsnade schacklarna som höll ihop de två delarna i mitten av lotsledaren för att lägga dom i oljebad och ersatte dessa med en stump kabelgarn för att ledaren skulle hänga lämpligt vid underhållsarbetet. Sedan blandade sig Murphys lag i händelserna och då sjövakten på natten kom för att sätta ut ledaren tog de förstås fel ledare och märkte inte heller att schacklarna var ersatta av kabelgarn. Lotsen anlände i en liten ångslup på utsatt tid, äntrade lotsledaren och lyckades klättra några steg uppför ledaren innan den brast. Han blev lyckligtvis hängande i mantågen som riggats vid sidan om ledaren. Det var kutym att rigga ledaren på detta sätt i dessa farvatten och denna gång fungerade det.

Ångslupen låg fortfarande kvar vid utsidan, nu berikad med några meter lotsledare som fallit ner på däck och omedelbart omgivits av slupens mångtaliga besättning som viftade med armarna och högljutt kom-

menterade. Lotsen lyckade fira ner sig med hjälp av mantågen och landade oskadd på däck, varefter slupen avlägsnade sig under upprepat tutande. Lotsen ropade någonting om ”reporting” och hötte med näven mot bryggan, där jag skymtade skepparens högröda ansikte, vanligtvis var det ju bara näsan som var röd.

Någon lots var säkert inte mera att vänta den dagen. Efter att alla förklarar färdigt, och samtliga hotelser, beskyllningar och svordomar var avklarade, återgick vi så småningom till rutin.

Eftersom denna händelse utspelade sig 1961 så var telegrafi och morselampa enda sättet att kommunicera med land. Båda sätten prövades och till slut fick telegrafisten s ar där vi beordrades att ligga kvar för ankar till nästa morgon och invänta lots. Fartygets ombads dessutom rigga landgången för lotsens embarkering.

Vi riggade snällt ut stora landgången och hängde dessutom ut lotsledaren strax akterom landgångens plattform för att underlätta påstigning.

Helt riktigt, nästa morgon kom slupen ångandes med ny lots ombord, vår ledare fanns dock inte med. Utan problem bordades lotsen och emottogs av en ytterligt artig och ödmjuk besättning. På bryggan fjäskade skepparen omkring och visste inte hur väl han ville, lotsen var en korpulent person med turban och presenterade sig som chief pilot och han ville ha breakfast till att börja med, under tiden kunde vi göra ankaret klart att hivas.

DETTA VAR SOM sagt länge sedan och jag var helt i början av min sjömansbana. Ombord på detta fartyg tjänstgjorde jag som jungman och gick 8–12 sjövakt tillsammans med en lättmatros. När ankaret var hivat fick jag o der om att gå upp och ta rodret. Som vaktchef fungerade tredje styrman, ett äldre, redan pensionerat sjöbefäl som seglade på dispens, och stundtals verkade virrig.

Vi hade full fart framåt och närmade oss ett flod delta omgivet av sumpmarker. Lotsen ledde oss in i en flodmyrning som ar en biflod till mäktiga anges och skulle leda till Calcutta. Men mycket skulle hända ännu. Jag noterade att lotsens frukost bestod av ägg, bacon och blodpalt, vilket var ovanlig mat för urbefolkningen i Indien. Jag frågade styrman om lotsen



Alca ägdes av åländska Rederi Ab Asta.

visste vad han åt och jag fick svaret att inte bekymra mig utan att koncentrera mig på styrning av fartyget, enbart.

Då jag efter en timme nere på däck på nytt avlöste vid rodret märkte jag att vår chief pilot verkade orolig och höll sig för magen. Tydligt hade grisköttet gjort sitt.

Lotsen frågade också var toaletten var och styrman förklarade att toaletten låg två våningar neråt, detta fartyg hade ingen toalett i anslutning till bryggan.

– Ok, I go for toilet, keep steady like that, sade han åt oss och visade med handen rätt förut och försvann nedför lejdaren.

Då ca 5–6 minuter hade gått var lotsen fortfarande nere på toaletten och vi närmade oss en krök i floden, farten var fullt framåt och fartyget gjorde säkert mellan 12 och 13 knop. Jag började bli orolig, vi var dessutom omgivna av sandbankar på båda sidor, och jag frågade styrman om råd och fick saret att om lotsen sagt rätt så, då håller vi rätt så. Jaha, vad göra i en situation som denna? Med min korta erfarenhet till sjöss, endast några få månader, visste jag varken ut eller in och inte vågade jag säga emot styrman heller.

Medan jag funderade så närmade sig flodk öken oroväckande snabbt och jag började instinktivt vrida ratten till styrbord för att inte köra rätt iland men kände samtidigt hur fartygets överbyggnad och kommandobryggan började ruska våldsamt, det knirkade och gnisslade överallt och sedan blev allt tyst och stilla och fartyget hade stoppat vid stranden.

SEDAN BÖRjade MASKINTELEGRAFEN och telefon från maskinrummet att ringa då man slagit stopp från maskin och ville dessutom ha en förklaring på vad som hade hänt. Styrman stod helt handfallen och stirrade på telefonen.

Därefter kommer skepparen utrusande på bryggan högljutt svärande och skriker ”bottom, bottom, lotsen kommer upprusande för lejdaren och skriker ”no bottom, no bottom”, medan han försöker få ordning på sina kläder. Själv står jag och klamrar mig fast vid ratten ännu uppfylld av den obeskrivligt häftiga känslan av att ha kört iland med en tiotusentonnare i full fart.

Då skrikandet och springandet så småningom upphört börjar man analysera situationen, som inte behöver vara så allvarlig trots allt. Stranden består av mjuk lera och tidvattnet rinner inåt. Vi lodar runt fartyget och pejlar samtliga tankar, fartyget står på land några meter förut, inga läckor kan uppdagas och det finns tillräckligt med vatten runt roder och propeller, så vi väntar på flod och försöker sedan backa loss.

Då vattnet efter någon timme står som högst rör sig hela fartyget och vi lägger av ankaret för att hålla kontroll på situationen. Helt riktigt, med halv back tar vi oss ut i rännan igen och kan fortsätta vår resa till Calcutta.

STORYN KUNDE KANSKE tjäna i undervisningssyfte, hur många fel gjordes och varför?

Bengt Björkholm

”Praktikkvarnen” kör igång

FÖR NÅGRA ÅR sedan tillsattes en arbetsgrupp vars uppgift var att försöka arbeta fram ett gemensamt system för att underlätta och garantera fördelningen och utnyttjandet av praktikplatserna inom Finlands handelsflotta. Man har valt att tala om projektet som ”praktikkvarnen” eller på finska ”harjoittelumylly”. Problematiken som förorsakat behovet av en dylik arbetsgrupp har varit det ökande antalet sjöfartsstuderanden samt följden av brist på praktikplatser som i sin tur orsakat att studerandes examen i vissa fall skjutits på. I och med den nya STCW konventionen (som internationellt träder i kraft den 1.1.2012) kan praktikkravet för en AT vaktman komma att öka från de nuvarande 60 dagarna till 120 dagar. Vi förstår säkert alla vilka konsekvenser en sådan förändring kan komma att medföra för skolorna, vars skyldighet är att ordna den första grundläggande praktiken för studeranden.

ARBETSGRUPPEN HAR HELA tiden fungerat under ledning av RiF (Rederierna i Finland). Förutom RiF:s ombudsman består dess sammansättning av representanter från samtliga sjöfartsskolor i Finland och några enstaka representanter från rederierna. Som dåvarande sjöpersonalchef på Bore har jag aktivt deltagit i gruppens arbete eftersom jag definitivt sett de gemensamma fördelar ett dylikt system kan ge. Motgångar och meningsskiljaktigheter har dock funnits och säkerligen medfört att projektet tagit något längre tid i anspråk än planerat. Under arbetets gång har skolorna redan vidtagit åtgärder för att justera sina praktikperioder så att de om möjligt inte ska infalla samtidigt. Detta för att rederierna ska kunna utnyttja sina praktikplatser mera effektivt. Jag kan dock endast tala för hur det har påverkat praktikantkoordineringen i Bore, men jag vågar påstå att denna förändring definitivt ökat rederiets och skolornas möjligheter till flera praktikplatser på årsbasis.

I APRIL 2011 tog RiF:s styrelse beslutet om att ”praktikkvarnen” skulle verka och skötas i deras regi. Detta för att undvika eventuell partiskhet. I juni fick undertecknad uppdraget att utveckla och starta upp projektet. Kvarnens funktion kommer att omfatta mottagande samt distribution av samtliga tillgängliga

praktikplatser. Skolorna meddelar kvarnen antalet praktikanter, typ av praktik och perioden för detta. Rederierna i sin tur meddelar kvarnen om antalet tillgängliga praktikplatser och givetvis också vilken typ av praktikanter de kan ta emot. Även övriga faktorer såsom t.ex. fartygets arbetsspråk kommer att beaktas vid utplaceringen av praktikanterna. Den databas eller det dataprogram som ska hjälpa till att hantera koordineringen och registreringen av praktikplatser och studeranden är som bäst under uppbyggnad. Tanken är att kvarnen ska tas i provbruk i januari 2012 och förhoppningsvis vara i fullskalig funktion i augusti samma år när skolorna inleder sin hösttermin. Skolorna är i första hand antagligen de som mest kommer att dra nytta av en gemensam koordinering av praktikplatserna. Dock hoppas jag att i förlängningen ska samtliga berörda parter inse och uppleva fördelarna med projektet.

Det finns idag lite över 100 fartyg i handelsflottan som tar emot praktikanter. Behovet av praktikplatser är i genomsnitt ca 150 platser/månad. Antalet tillgängliga praktikplatser varierar och ligger mellan 120-150 stycken.



*Jessica Troberg, ombudsman
Rederierna i Finland*



Åbo navigationsskolas sjökaptensklass 1972-73 höll en klassträff i Åbo den 14 november 2011.



www.aboamare.fi

Sjöfartsutbildning på svenska eller engelska i Åbo

Studera på svenska till **Sjökapten YH**, vid Yrkeshögskolan Novia i Åbo, Finland. Ansökan till examensinriktad ungdoms- och vuxenutbildning 5.3-3.4.2012 på adressen www.yhansokan.fi.

Sökande från de Nordiska länderna kan kontakta programansvarig lektor Petteri Niittymäki, +358 44 762 3400, petteri.niittymaki@novia.fi för mera information.

Maritime Management, study for a Sea Captain's degree in English in Turku, Finland.
Application 9.1-14.2.2012 at www.admissions.fi

YRKESHÖGSKOLAN
NOVIA

www.novia.fi

axxell
WWW.AXXELL.FI

www.axxell.fi



Shipping Since 1897

Bore is a modern, international shipping company with a long history, recognized service quality and a strong fleet. Constantly progressing, Bore offers efficient transport solutions to its customers.

Trust in the future

Bore provides an inspiring working environment to a motivated and well-trained crew. Around 350 seafarers operate the flexible and highly maintained fleet. The Bore fleet consists of 17 safety certified cargo vessels flying either the Finnish or the Dutch flag.

Within Bore we continuously work on creating a good job satisfaction amongst our crew and support competence development. We let our key values — openness, fairness, modesty, trust and respect — define our business culture and the working environment of our company.

- Bore Ltd member of the Rettig Group -

www.bore.eu



ALFONS HÅKANS

www.alfonshakans.fi



Effektiva fartygsreparationer i Helsingfors

Sveaborgsvarvet är beläget vid inloppet till Helsingfors, alldeles intill de farleder som flitigt används av mindre last- och passagerarfartyg. Närsjöfarten har nu ett starkt inhemskt alternativ för fartygsreparationer. Varvets personal skräddarsyr professionella och flexibla reparationslösningar för alla typer av småtonnage, helt i enlighet med kundens önskemål. Vi kan docka upp till 120 meter långa och 20 meter breda fartyg med ett maximalt djupgående på 7,3 meter.

Alfons Håkans Oy Ab
Slottsgatan 36 C, FI-20100 Åbo

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

office.turku@alfonshakans.fi
24 hour: +358 50 633 04 (salvage)

ARCTIA 
SAARISTOVARUSTAMO
SKÄRGÅRDSREDERIET

www.arctia.fi

Arctia Skärgårdsrederiet Ab
Trädgårdsgatan 19b
20100 ÅBO
tel. 030 620 7000
info@arctia.fi





Langh Ship

Erfarenhet Innovationer Kvalitet

Langh Ship är ett familjeföretag vars förstklassiga fartyg och kunnande personal garanterar servicens kvalitet.



Företagets grundare Hans Langh leder företaget med sina döttrar Laura Langh-Lagerlöf och Linda Langh.

