



THE CAPTAIN

MEDLEMSTIDNING FÖR ÅNIKAP

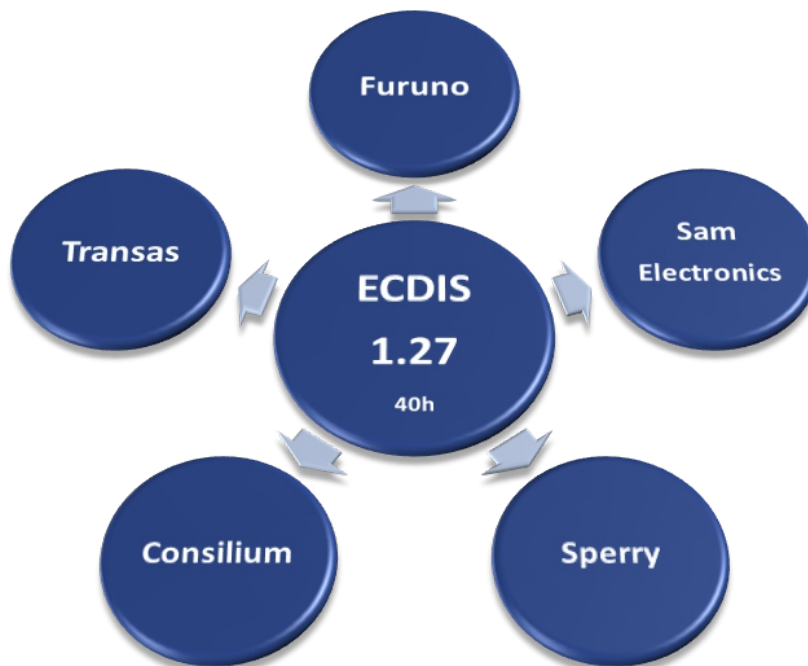
2012-2013

- FRÅN TORRLASTARE TILL LYXJAKT
- NYA RUTTER FÖR EN GAMMAL GUBBE
- ETT ANNORLUNDA STYRMANSJABB
- UNDERSTYRMANSKLASSEN 1948



www.aboamare.fi

Aboa Mare ECDIS Market



we make it easier for you!

Do a hands on Generic ECDIS Training with us and receive a familiarization certificate on the system of your choice.

www.aboamare.fi

YRKESHÖGSKOLAN
NOVIA

axxell
WWW.AXXELL.FI

www.novia.fi

www.axxell.fi

Historiens vingslag...



Representanter för Ånikap uppvaktar Aboa Mare på jubileumsmottagningen den 3 september 2013.

UNDER VÅRVINTERN 2013 flyttade utbildningen från Malmgatan till nyrenoverade utrymmen i Turku Port Center. Den nya utrymmena är ljusa och moderna. Tillsammans med Aboa Mare från sjöfartsklustret finns även Sjöbevakningen, sjöräddningscentralen, VTS- centralen, Trafi och Åbo hamn i samma byggnad som nu fått namnet Auriga. Ifall läsaren vill se hur utrymmena ser ut kan man se på Aboa Mares nya marknadsföringsfilm som är gjord i skolans nya utrymmen. Den hittas på skolans hemsida: www.aboamare.fi.

ÅRET 2013 HAR för Aboa Mare även inneburit festligheter och uppmärksamhet i och med att sjöbefälsutbildningen i Åbo fyllt 200 år. Skolans historik är under arbete och kommer att färdigställas under våren 2015. Till jubileumsårets ära skrevs en jubileumsskrift som är tillgänglig för intresserade. 200-års jubileum firades den 3 september i skolans nya utrymmen på Hertig Johans parkgata 21 i Åbo hamn. Tillställningen besöktes av c:a 200 gäster och de nya utrymmena invigdes av EMSA:s nya chef Markku Mylly. På

kvällen firades jubileet på Åbo Slott med en festmiddag. Skolan erhöll flera gåvor på bemarkelsedagen av olika organisationer och samarbetsparter. Ånikap-föreningen överlät en fin världsklocktavla, Geochron, som nu används inom den astronomiska utbildningen för att åskådliggöra tidsbegreppet. Klockan överläts på Ånikaps vägnar av en delegation bestående av viceordförande Bo Lindroos, styrelsemedlem Bo Gyllenberg och medlem Bengt Björkholm. I detta nummer av Captain belyses skolans historia i två artiklar. Guy Mickelsson berättar om vilka historiska föremål hittats i skolans lager och Olof Nordström om hur det var att studera i skolan 1948.

DE BESPARINGAR STATEN nu genomför av den grundläggande utbildningen kommer att vara rätt utmanande för sjöfartsutbildningen både på yrkeshögskolenivå och andra stadiet. Denna utveckling betyder att utbildningarna står inför en omställning, både innehållsmässigt och pedagogiskt. Utmaningen går ut på att effektivisera utbildningen och samtidigt öka kvalitén. Det är självklart att ett större ansvar läggs på den individuella studeranden. För att öka möjligheterna till en anställning efter examen går Aboa Mare in för att skapa inriktningar inne i studierna. I framtiden blir det möjligt att få specialkunnande inom bl.a. offshore, isnavigering, ekonomisk och miljövänlig drift av fartygen samt sjöfartsekonomi. Aboa Mare kommer även att fortsätta sina strävanden till att öka verksamheten för att trygga utbildningens kvalitet.



*Per-Olof Karlsson
Ordförande, Ånikap*



THE CAPTAIN 2012–2013

The Captain ges ut av sjökaptenerna från Åbo Navigationsinstitut (ÅNIKAP).

ÅNIKAP, Hertig Johans parkgata 21, FI-20100 Åbo, Finland

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

Nya rutter för en gammal gubbe!



UNDERTECKNAD HAR TJÄNSTGJORT på ett RoRo-fartyg som befälhavare ända sedan trafikstarten i maj 1998. Fartyget är inne på sitt tredje namn – från början hette skutan United Trader, sen fick hon namnet Birka Trader och numera bara Trader.

Vi körde i början för Transfennica från norra Finland, Kemi och Uleåborg och ner till Antwerpen och UK. Efter några år gick vi över i Finnlines trafik och de norra hamnarna föll bort efter en tid och ersattes med Helsingfors, Kotka och Raumo.

På grund av förmånlig bunker kom även St. Petersburg med i ruttschemat. Många båtar far till St. Petersburg enbart pga bunkerpriset. Men allt gott har sin ände. Vår charter med Finnlines tog slut 2012 och efter det hade vi en kort charter för Transfennica som dock tog slut i Tilbury den 20 juni 2013.

VI FICK ORDER om att gå till Amsterdam och Bristol och lasta begagnade bilar för Libyen. Oh my god, tänkte jag...

Bilarna var närapå gamla skrotbilar och inte blev dom bättre av den ovarsamma behandlingen vid lastning. Att det tog i lite nu och då och att backspegelarna kördes loss tycktes inte bekomma stuvorna. Vi stod på väderdäck och såg med förskräckelse på denna omilda behandling...

Så var vi dock på väg mot Medelhavet. Satellitbilden försvann. Dit rök både ishockey, Champions league, Premier league, tänkte jag. Va skall man nu göra på kvällarna?

På vägen ner bunkrade vi i Algeciras, som ligger vid Gibraltar.

Vår första lossningshamn var Misurata. Jag hade av mina kolleger fått goda råd angående pappersexercisen vid ankomst. Eftersom det är ett muslimland får man ej ha en droppe sprit eller öl utanför sigillskåpet – samma gäller såkallad vuxenlitteratur och filmer, men sådant har vi ej förstås. Efter att ha anlänt Misurata skulle vi ju ankra några dar. Vädret var fint men otroligt hett. Tur att man har innejobb tänkte jag.

TILL SLUT KOM då lotsen ombord. Det var fråga om en såkallad medelhavsfortöjning med bara aktern mot kaj och båda ankarna ute för att hålla fören. Pga hettan gick ett lager varmt på en generator och Chieften meddelade att jag måste koppla bogen på axeln, vilket tar bara några ögonblick. När jag sade detta till lotsen skrek han allt vad han orkade "drop your anchor". Jag ansåg dock att denna åtgärd vore väl dramatisk.

Annars gick allt bra – efter lite tjafs på mitt kontor ville tullen se sigillskåpet. Dom granskade noga mina pluntor men inga mutor alls. Men i vår andra lossningshamn Bengazi var det andra bullar. Tullgubbarna var barska och tog 97(!) limpör Marlboro. "You like smoking", sade överstyrman när han hjälpte dom att bära allt iland.

Sedan blev vi drivande och till ankars några veckor. Vi gick sedan för ankars till vår nya "hemhamn" Valetta och där hade vi besättningsbyte.

Min andra resa på Medelhavet började i Neapel där vi igen lastade bilar för Misurata. Lastningen fortsatte i Livorno. Och vilket liv och tjattrade av dessa uniformförsedda herremän. Kommissionen i St. Petersburg framstår som rena rama söndagsskolgossar.

I Livorno på utgående fick jag tillika en eloge av lotsen fast han påstod att jag ljög. Jag gjorde manövreringen själv och i sista svängen frågade han "How many time have you been here?" Jag svarade att detta är min första gång här. "Don't lie to me", svarade lotsen. Jag bedyrade att detta faktiskt är första gången här. "No, you are lying", sade han och skyndade ner till lotsbåten. Dom har bråttom i lotskuttern här i Medelhavet. Misuratalotsen tar rekordet bara man har lejdn klar och tobakslimpan tillhanda...



I SAVONA HADE tullen ett väldigt problem att tackla. Agenten i Livorno hade meddelat vad vi handlat, men detta stämde ej och plötsligt hade vi 8 flaskor sprit för mycket vilket var ett stort problem. Efter en halvtimmes dividerande kom dom fram till en bra lösning. Vi bär ut 8 flaskor så stämmer det ju. Jag frågade om jag kan låsa in dom i en tom hytt därnere. Det gick nog bra men om jag ej ville bära så mycket kan dom ta var sin flaska med hem. Det gick bra förstås!

När vi andra gången kom till Misurata ringde agenten och frågade om jag kunde ordna åt honom 4 flaskor Whisky . Jag undrade hur vi då gör för man får ju inte ha sprit på båten. Men det var inga problem – han skulle komma och hämta dom genast och först sedan ta tullen ombord. Det gick nog bra till slut.

I skrivande stund ligger vi igen i vår andra hemhamn Valetta redd. Agenten i Misurata ringde mej igår. Jag har nog en ny vän nu. Han undrade var vi är och om vi kommer till Misurata igen. Han sade att om ni kommer så hämta honom 2 lådor Whisky, men sätt det inte in i sigillet. Betala skulle han nog.

De två flaskorna han fick senast betalade han med dadlar.

Det jobbas faktiskt på en ny last till Libyen. Så kanske det blir vehicles for the people and whisky for the agent.

Tur att pensionen snart hägrar!

Kjell Nordin





Ett annorlunda styrmansjobb

JAG JOBBAR SOM styrman och räddningsman (maritim ytbärgare) för norska Redningsselskapet. På anställningsintervjun fick jag frågan om jag är helt säker vad jag ger mej in på. Att ha jobbat som 1. styrman på ett stort kryssningsfartyg med besättning och passagerare på ca 5 000 personer och byta styrmansjobb till en liten SAR-båt med besättning på 4 personer. Jag tvekade inte utan såg det som en utmaning. Redningsselskapet är ett norskt rederi, som ansvarar för sjöräddningen, först och främst för att rädda mänskoliv, miljö och egendom. De har 25 båtar som är i beredskap året runt 24/7. De har också 17 båtar som är bemannade med frivillig besättning. För att läsa mer om själva rederiet och deras visioner, gå in på www.redningsselskapet.no

Att jobba ombord på en av Redningsselskapets

båtar är att vara i beredskap hela tiden, man vet aldrig när det blir utryckning. Då vi går iland så har vi telefonen med oss och ser till att vi kan nå båten inom 5 min. Dagarna är sig aldrig lik. Ibland kan vi få lite information om situationen, vi vet inte vad som väntar oss förrän vi kommer fram. På väg till positionen för händelsen gäller det att förbereda sig mentalt på vad som kan vänta på oss då vi kommer fram. Vi har många övningar och gör olika förberedelser för vårt jobb. Vi har tät kontakt med norska gränsbevakningen (Kystverket) och övar ofta med dem.

VÅRA UPPDRAG KAN variera stort, från enklare motorhaverier där det behövs släpassistans, eller dykasistans för båtar med rep/fiskenät i propellern, till värsta sjöolyckan. Då ett av Hurtigrutens kryssningsfartyg hade

brand ombord var det ett av Redningsselskapets båtar som bogserade den till kaj och assisterade vid brandbekämpningen. Det kan också vara en fritidsbåt som har kört på grund, tar in vatten och det finns flera personer ombord. Det handlar hela tiden om prioritering och ta det mest akuta först. Ett uppdrag kan också handla om sök efter saknade personer. Då är det oftast en av Redningsselskapets båtar som är On Scene Coordinator, OSC, tills norska gränsbevakningens båt kommer till positionen eller hur Huvudräddningscentralen, HRS, beslutar. Så det gäller att ha SAR/OSC kunskaperna uppdaterade. Att jobba som styrman på en av Redningsselskapets båtar innebär mycket mer än bara navigering. Här gör jag underhållsarbete och jobbar mycket på däck för att sätta släp etc. Men vi kokar också vår egen mat så det gäller att vara kock en vecka per törn.

ATTOCKSÅ FUNGERA som räddningsman, maritimt bärare, så gäller det att ha konditionen på topp. Det kan finnas en situation där det är så grunt att ändå möjligheten är att simma till personen i nöd, då är det räddningsmannens uppgift att hoppa i. Till utrustningen hör dykardräkt, simfötter, hjälm, räddningssele, knivar, kommunikationsutrustning mm. Oftast finns det en lineman på däck som har hand om linan som är kopplad till räddningsmannen så det är enklare att dra personen tillbaka ombord. För att vara

räddningsman så krävs det avklarad kurs som innehåller mycket första hjälp och klara av alla fysiska test.

IBLAND KAN MAN komma att stöta på mycket svårt skadade eller lik. Efter att man har varit med om en svår händelse så går besättningen tillsammans igenom uppdraget. Om det ännu känns att man vill prata om händelsen har vi tillgång till psykolog. Känner man att man vill prata om det men inte med en psykolog finns det också kamratstöd att få, då pratar man med någon från Redningsselskapets egen personal.

De dagar då vi inte har några uppdrag så kan tiden bli lång. Det beror mycket på årstiden och området man jobbar på hur många uppdrag man har. För att det inte skall bli långtråkigt gäller det att aktivera sig. Göra däckunderhåll, skrivbordsjobb, övningar etc. För att vara i bra form gäller det att vara utvilad och hålla konditionen uppe. Rederiet uppmuntrar besättningen att träna så de står för kostnaderna till träningskort. Men förutom det här blir det en hel del läsning, tv-tittande och mycket kaffedrickande. Man är mycket självständig och bestämmer själv vilken tid på dygnet man vill göra sina arbetsuppgifter, inget vaktgående här inte.

Jag har ett intressant och givande jobb. Alla är mycket tacksamma då vi dyker upp. Det känns bra att hjälpa någon med smått eller stort.

Angelina Öhman



Från torrlastare till lyxjakt



SOMMAREN 1998 MÖNSTRADE jag på torrlastaren Casandra som däckselev i Ingå lasthamn och 15 år senare jobbar jag på en lyxjakt i Abu Dhabi. Sjöfarten har ändrat avsevärt sedan 15 år tillbaka och arbetskarriären präglas från första dagen till sjöss, och vart man kan komma med en stark vilja fast man börjar med två tomma händer.

Det är inte en enkel uppgift att efter gymnasiet och fullgjord värnplikt fatta beslut om arbetsbana och jag hade själv ingen aning om vart min karriär skulle styra kurs. Som många andra arbeten är det viktigt att knyta goda kontakter och att vara på rätt plats vid rätt tid. Jag fick anställning som däckselev på Casandra via en barndomsvän som jobbat som matros på torrlastaren. Jag minns ännu arbetsintervjun per telefon med redaren. Då jag nämde att jag inte hade någon arbetserfarenhet till sjöss var redarens ord: "Alla måste vi ju börja någonstans". Mitt intresse för att jobba till sjöss föddes därmed efter att ha skolats upp med arbetsrutiner ombord på denna torrlastare och jag beslöt mig för att söka till Yrkehögskolan Sydväst, numera Novia i Åbo.

Under studietiden i Åbo valdes jag som elevrepresentant in i studentföreningen som kassör och senare under de två sista åren av kaptensstudier till ordförande. På somrarna jobbade jag som matros på Casandra och Tower Julie för samma rederi för att få ihop de sjödagar jag behövde för att efter tredje studieåret få ut mitt styrmanskompetensbrev och ta ett sabbatsår från studierna och segla som styrman.

Mitt första styrmansjobb gjorde jag på Casandra och mönstrade på som överstyrman i Pargas kalkhamn sommaren 2003. Detta "sabbatsår" från studierna kom att bli ett väldigt fartfyllt år med två torrdocksreparationer, vilket i början av 2004 gav mig överstyrmansjobb på torrlastaren Cleopatra för samma rederi. Till sommaren 2004 blev jag erbjuden styrmansjobb på bil- och passagerarfartyget Silja Europa, och gjorde även där en torrdockning i Nådendal. Jag lärde mig mycket av kaptenerna och styrmännen, samtidigt som de också uppmanade mig att börja söka till internationella kryssningsfartyg.

Under de sista studieåren jobbade jag på somrarna på Silja Europa och samtidigt började jag aktivt lobba för

att söka jobb på den internationella sjöfartsmarknaden. Sjöfart är en internationell bransch – får man inte jobb i Skandinavien så skall man vara beredd att söka sig längre bort. Jag deltog i ett rekryteringstillfälle i Raumo 2005 och knöt kontakter till Carnival UK. Efter att jag examinerades som sjökapten och med sjödagar för att få ut mitt överstyrmanskompetensbrev sökte jag till Carnival UK och blev erbjuden jobb i december 2006.

Carnival Corporation & PLC har ett globalt nätverk med rederier som P&O Cruises, Cunard, Princess Cruises, Seaborn Cruiseline, P&O Cruises Australia, Holland America Line, Carnival Cruises, Aida och Costa. Som nyanställd skickades jag på en fartygs-specifik ECDIS-simulatorkurs och även på en femdagars avancerad brandsäkerhetskurs i Southampton.

Efter en månad tog jag flyget till Los Angeles och mönstrade på kryssningsfartyget Island Princess. Hon är Panamax-byggt och jag gjorde två arbetspass. Det första inkluderande kryssningar till Hawaii-Californien och Canada-Alaska. Under det andra arbetspasset besökte jag Mexico-Panama, samt södra, centrala, och norra Karibien.

Ett år senare mönstrade jag på Tahitian Princess, numera Ocean Princess. Jag gjorde ett arbetspass med kryssningar i franska Polynisien. I slutet av arbetspasset korsade vi ekvatorn (inkluderande ekvatorialdop).

LITE SENARE UNDER samma år mönstrade jag på Dawn Princess i Hobart, Tasmanien. Jag gjorde ett kontraktuellt arbetspass med kryssningar runt Australien.

År 2009 mönstrade jag på Diamond Princess i Auckland, Nya Zeeland. Detta fartyg hade kanske det mest fartfyllda kryssningsprogrammet kring Austra-

lien. Senare fortsatte vi även längs Australiens västkust till Laemchabang/Thailand. Där inleddes ett tremåners kryssningsprogram från Thailand till Kina.

Efter tre månader gjorde vi hamnanlop i Sydkorea och Ryssland och korsade Berings hav till norra Alaska. Jag gjorde två arbetspass på Diamond Princess. Under andra arbetspasset mönstrade jag på i Vancouver för en kryssning till Norra Alaska, sedan fortsatte äventyret med samma rutt över Berings hav, tre månader Asien och sedan till Australien. Efter fyra års anställning och med sjödagar för att få ut mitt kaptenskapensbrev, avslutade jag min tid med Princess Cruises.

ATT JOBBA PÅ ett kryssningsfartyg innebär inte enbart att få resa och se en stor del av världen. Som styrman är man en del av ett stort bryggteam. Arbetsmängden är hög och speciellt med ett stort kryssningsprogram, många hamnanlop samt underhållsrutiner är arbetsuppgifterna fördelade mellan de tre vakthavande skiftesarbeten. Med Princess Cruises gjorde jag vanligtvis fyra månaders kontraktuellt arbetspass vilket innebar att jag endast fick betalt för tiden ombord och inte under de två lediga månaderna. Lönen höjdes med 10 procent efter varje år i anställning. Jag hade min egen hytt med service två gånger per vecka. Som högre uppsatt däcksofficer hade jag också tillgång till passagerarnas gym, restauranger och formella festligheter.

2010 sökte jag mig vidare till lyxjakter och fick goda referenser av två klasskamrater från studietiden som jobbat några år inom denna bransch och vid ett flertal tillfällen uppmanat mig att börja jobba på lyxjakt.

Att jobba på en lyxjakt skiljer sig i stor del från ett kommersiellt frakt- eller passagerarfartyg. Arbetsuppgifter och rutiner är i större mängd eftersom besättningen



Meriaura Group - In the frontline of developing sustainable logistics and energy solutions



ARCTIC WAYPOINT FINLAND



Meet us at SMM Hamburg September 2014



är mycket mindre än på ett större fartyg. Eftersom lyxjakterna nu på senare tid bara blivit större och längre har bl.a. flaggstaterna höjt standardskraven på säkerhet ombord och infört klassificering reglerande den maximala passagerarmängden, vilket nu inte skiljer sig mycket från kraven på kommersiella passagerarfartyg. Arbetet på däck består vanligen av stort dagligt underhållsarbete där alla däck från masten till skrov tvättas med rent färskvatten, teakdäcken och möbler rengörs, skrovet rengörs och poleras, tenderbåtarna rengörs och görs i ordning för gäster. Även skrovets undersida skrubbas och speciellt undervattensljus rengörs vid tillfälle. Arbetetssäkerheten är hög och matroserna skolas från början att använda redskap samt klättersle för att arbeta uppe i masten och på fartygets skrov. Arbetet inne i lyxjakten består vanligtvis av dagligt städande samt inventering och kartläggning av serviceuppgifter. Personalen skolas också i att leverera femstjärnig service för gästerna. Många av lyxjakterna är privatägda eller charterbåtar. Numera har även många av de större jakterna helikopter ombord samt ubåt, tenderbåtar och en hel del vattensport- och fiskeutrustning.

Användning och underhållsarbete av denna utrustning sköts av besättningen. Regler för sekretess och säkerhet är extremt viktiga att följa eftersom många privata ägare till lyxjakter är högt uppsatta affärspersoner med globala nätverk för sin verksamhet. För detta ändamål har jag valt att inte nämna namn eller specifikation för de lyxjakter jag hittills jobbat på.

ATT LANDA ETT jobb som styrman på en lyxjakt kan vara ganska svårt och man måste vara beredd att börja som matros eller dagsarbete, speciellt ifall man inte har erfarenhet av passagerarfartyg från tidigare. För att söka jobb måste man kontakta arbetsagenturer och på nätet ladda upp CV samt kompetenscertifikat och registrera sig som arbetssökande. Många arbetssökande i dagens läge väljer att personligen gå in för intervju med arbetsagenturer eftersom detta är det bästa och snabbaste sättet att få

jobb på en lyxjakt. De flesta arbetsagenturer i denna bransch är baserade i Antibes, Frankrike samt Palma, Mallorca och Fort Lauderdale, Florida.

I oktober 2010 fick jag anställning på en 100+ m privatägd lyxjakt, som vid detta tillfälle ännu befanns i ett skeppsbyggnadsvarv. Efter 10 månaders slutlig byggnadstid togs lyxjakten i bruk och vi gjorde några kryssningar som många andra jakter under sommaren i Medelhavet. I oktober 2011 korsade vi Atlanten till New York och fortsatte efter några veckor söderut till Miami. I NY gjorde jag en riskanalys av användningen av helikoptern och fick göra en rundtur bl.a. kring frihetsgudinnan. Vi tillbringade jul och nyår i Saint Barths i Karibien och fortsatte sedan till Västindien och Panama. Dagligt program för gästerna inklusive dykning och fiske är väldigt vanligt på lyxjakter.

Min karriär fortsatte efter att jag i mars 2012 fick anställning på en lite mindre 80+ m privat lyxjakt och mönstrade på i Dubai. Nästan samtidigt som jag kom ombord satte vi kurs mot Medelhavet. Detta var första gången jag fick uppleva att navigera genom Gulf of Aden med hög risk för piratattacker. Vi tog även beväpnade säkerhetsvakter ombord i Oman som följde med oss till Suezkanalen. Resan gick bra även om det förekom många rapporter om piratattacker vid samma tidpunkt. Väl framme i La Ciotat, Frankrike, gjordes jakten i ordning för underhållsperiod på torrdock. Efter en månad underhåll och auditering gick vi till Monaco för Grand Prix Race. Sommarsäsongen visade sig bli hög på arbetsmängd med endast två veckor s.k. "downtime" för besättningen mellan kryssningar i Ibiza, Mallorca, Italien och Sardinien.

I November 2012 mönstrade jag på en 100+ m privatägd lyxjakt i Spanien. Efter fem dagar ombord styrde vi mot Suezkanalen och vidare till Malediverna som slutlig destination. Väl framme i Male' påbörjades ett arbete för att göra lyxjakten klar för att ta emot gäster. Under den två veckor långa perioden gjordes även en s.k. "shakedown", där vi kryssade runt atol-



lerna för att hitta lämpliga ankarpositioner, dykplatser och stränder för andra aktiviteter. Vi tillbringade jul och nyår i Malediverna. Efter att gästerna lämnat lyxjakten fortsatte vi norrut till Persiska viken för en kort underhållsperiod. Därefter fortsatte äventyret till Indonesien med hamnanlöp i Singapore och sedan till Sydindonesien. Vi gjorde även här en kryssning med gäster och fick uppleva häpnadsväckande Komodo nationalpark med komodoödlor och djuphavsfiske.

Efter en månad i Indonesien styrde vi mot Malediverna. Under seglatsen gick vi in i SW-monsunen vilket medförde mycket dåligt väder att vi ändrade ruttplan och seglade runt stormen för att undvika det värsta vädret. Ruttplaneringen lyckades väldigt bra och resan fortsatte med sol och varma vindar till Medelhavet och Barcelona för en lite längre underhållsperiod. Efter en och en halv månad på varv satte vi åter kurs mot Suezkanalen och till Abu Dhabi som slutlig destination.

NÄR JAG NU ser tillbaka på de senaste 15 åren, så glädjer det mig att jag valde att satsa på en karriär till sjöss. Det har varit väldigt många upplevelser som har gett mig en rik erfarenhet och personlig karaktär. Att jobba till sjöss är en livsstil och många gånger kan det kännas väldigt tomt ifall arbetet blir alltför enformigt.

När jag började jobba till sjöss hade jag som mål att lära mig så mycket som möjligt på den typen av fartyg. När jag väl kände att jag hade lärt mig allting var det dags att söka vidare till andra typer av fartyg. Denna regel präglar särskilt min karriär. Det är viktigt att under arbetskarriären samla på sig mycket erfarenhet från olika typer av fartyg eller landbaserade jobb för att lättare få jobb inom en ny bransch.

Att jobba på en privatägd lyxjakt blir aldrig enformigt. Man skall vara beredd att hela tiden ändra ruttplaner, kasta loss och segla med kort varsel, hålla en dynamisk aspekt till arbetet och samtidigt skapa tid för fartygsunderhåll. Det är ett väldigt krävande jobb fast det är också givande och uppskattat av arbetskollegor och arbetsgivare.

Fast det kan låta som om ett jobb på en lyxjakt är en dans på rosor så kan sanningen vara lite annorlunda. Eftersom lyxjakterna är mycket begränsade på besättningsutrymmen måste man vara beredd att dela hytt även som högre däcksofficer. Arbetsspansen för däcksofficerare är oftast 4-2, 5-1 eller t.o.m. 11-1 till skillnad från maskinbefäl som för det mesta har sk. time-for-time avlösningssystem. Det är endast ett fåtal lyxjakter som har detta avlösningssystem för däcksbefäl.

För framtiden verkar det vara en trend för privatpersoner att bygga större lyxjakter, vilket medför passagerarfartygsregistrering och kräver högre utbildat decksbefäl. Bryggssystemen har gått över till full ECDIS (utan papperssjökort) och även dynamiskt positioneringssystem. Personligen har jag också följt med tiden och tagit min DP-utbildning till avancerad operatörsnivå, vilket öppnat dörren till större lyxjakter utrustade med DP-system samt även till offshore industrin. För tillfället är skandinaviskt befäl väldigt eftertraktat och utbildningsstandarden hög. Just nu är varvsindustrin i Europa av väldigt hög klass, speciellt för nybyggda lyxjakter, och i framtiden kommer det att behövas styrmän och kaptener som med hög utbildning och erfarenhet kan föra utvecklingen av den maritima sektorn framåt.

Reidar Meyer



www.aboamare.fi

Fortbildning vid Aboa Mare

DP Basic och **Simulator kurser** med Navis DP system.

Azipod® Vessel Training Course

Isnavigering, www.icetrain.fi

Energieffektiv fartygsoperation, www.ecotrain.fi

IALA VTS operatörs utbildning.

ECDIS, Aboa Mare ECDIS Market

Medical Care STCW 4-2 (Refresher)

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

Mera information och bokningar på www.aboamare.fi.



YRKESHÖGSKOLAN
NOVIA

axxell
WWW.AXXELL.FI

www.novia.fi

www.axxell.fi

Historiens spår i skrubbar och

vrår: *Bevarade fysiska minnen från Aboa Mares / Åbo Navigationsinstituts / Åbo Navigationsskolas 200-åriga historia*



I SEPTEMBER ÅR 1865 skrev Åbo Navigationsskolas dåvarande rektor C. E. Stenius ett öppet brev till "Herrar Sjökaptenen", där han framför en önskan att befälet på fartyg i fjärrtrafik skulle inleda en systematisk insamling av intressanta föremål från främmande länder vilka kunde utställas i ett museum som han avsåg att inrätta vid Navigationsskolan i observatoriebyggnaden på Vårdberget i Åbo. Någon månad senare, dvs. i november samma år beviljade "Hans Exellens Generalguvernören över Finland" tillstånd att grunda ett sådant museum. Museet gavs namnet "Finska Sjömanna-sällskapets museum". I en finskspråkig turistguidebok över Åbo, utgiven år 1892, beskrivs Navigationsskolan som ett inressant besöksmål med ett etnologiskt museum. Tillträde kunde arrangeras via "skoldirektören". Samtidigt nämns att astronomens, professor Argillanders, i navigations-skolan befintliga bostad, fortfarande ofta besöktes av till staden inresta vetenskapsmän.

REKTOR STENIUS NÄMNER i sitt brev att "allt hvarmed museet ihågkommes, omedelbart redovises uti det härstedes utkommande, mest lästa tidningsblad." Dessa notiser finns fortfarande bevarade och de flesta har sammanställts till en inventarielista av etnolog Marcus Lepola. Donationerna spänner över en tidsperiod från 1865 till 1888. Enligt de inventarieetiketter som fortfarande finns fästa på många föremål har samlingen bestått av minst 202 objekt. I detta antal ingår inte samlingen av astronomiska och geografiska mätinstrument.

När arbetet med att förbereda flyttningen av Åbo Navigationsinstitut, som visserligen nu redan genom flere organisationsförändringar hunnit få namnet Aboa Mare, till sitt nya hem i Åbo hamnområde inleddes år 2012, visade det sig att förvånansvärt stora mängder föremål och dokument från skolans nu 200-åriga historia, faktiskt fortfarande fanns bevarade. I olika lagerutrymmen, skåp, trappuppgångar och förvaringslådor stod och låg föremål och pappersmaterial som tydligen

placerats där vid skolans föregående förflyttning från Vårdberget till Malmgatan år 1967 och som sedan aldrig vidare kommit till någon användning.

De fysiska föremålen kan grovt indelas i tre kategorier: undervisningsmaterial, etnologiska och naturhistoriska föremål samt en uppsättning astronomiska och geografiska mätinstrument. Dessutom finns rätt mycket skriftligt material från skolans två århundraden kvar, bland annat elevlistor, protokoll, brev, examensresultat, övningsböcker och behörighetsbrev. Ett antal fotografier har också bevarats; de flesta från andra hälften av 1900-talet. En del av det okatalogiserade pappersmaterialet har överförts till landsarkivet och man kan hoppas att någon i framtiden har möjlighet att vidare bearbeta detta.

Det största och kanske mest imponerande föremålet, modellen av det fregattriggade skeppet Ascension, har stått utställt och synligt i över 150 år och har slutat väcka uppmärksamhet även om det här är frågan om ett relativt unikt föremål, både när det gäller storlek, konstruktion och tidsperiod. Modellen omnämns i Åbo Tidningar lördagen den 16 april 1842 i samband med nyheten om årets nyexaminerade elever vid Navigationsskolan. Tidningen skriver: "I sammanhang härmed får nämnas, att för skolans behof på stadens varf ett modellskepp af 14 fots längd och 18 fots resning är under arbete och i det närmaste färdigt, hvilket kommer att ställas i rotundan på observatorium."

PRISET PÅ SKEPPET angavs vara 800 rubel silver. Bägge gånger skolan flyttat till nya utrymmen, har riggen på fartyget demonterats och vid återuppställningen har skador reparerats, år 1967 av "Bores verkstad" och 2012–13 av marinarkeolog Harry Alopaeus. Modellens originalsegel är i mycket fragilt skick och borde konserveras eller ersättas med nyttillverkade kopior för att klara av de följande 100 åren.

Någon förebild till Ascension har inte hittats men fartyget överensstämmer till sin konstruktion väl med de fartyg som några år senare byggdes i Åbo för

Rysk-Amerikanska Handelskompaniet och Rysk-Finska Hvalfiskeribolaget i Åbo. Dessa fartyg fördes till stor del av befäl som utbildats vid Åbo Navigationsskola och som förmodligen har haft Ascension som utbildningsmaterial under sina studier. Samma personers namn hittas också på listorna över donatorer till Navigationsskolans museum och på många av inventarieetiketterna på bevarade föremål.

Inventarielistan för donerade föremål till skolans museum innehåller en stor mängd fantasieggande objekt. Som exempel kan nämnas två stridsvapen från ön Bouinivet, ett nummer av tidningen Ka Hoku Loa från Honolulu, mineraler från gruvor på Sicilien, en avgudabild från pagoden i Basskten, ett fotoalbum från Venedig, en baidarka och en skinnkostym från Sitka, mosaikbitar från Pompej, spermwahlständer, sågfisksnablar, fribrev för pirater, uppstoppade sjölejon och krokodiler, ett mynt av skinn från rysk-amerikanska kolonierna, strutsägg, en amerikansk jernwispel och mycket mycket mer.

OMKRING EN TREDJEDEL av föremålen på inventarielistan har kunnat lokaliseras av Marcus Lepola och finns förutom i Aboa Mares utrymmen, utlokaliserade hos Åbo Landskapsmuseum, Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi, Forum Marinum och Nationalmuseet i Helsingfors. En del av de naturhistoriska föremålen har möjligen hamnat i Katedralskolan i Åbo (Svenska klassiska lyceum i Åbo).

Samtliga äldre föremål som lokaliserats har fotograferats, numrerats och om möjligt rubricerats och sammanställs i katalogform av sjökaptensstuderande Henrik Eriksson som hans examensarbete.

Utvalda delar av samlingarna har eller kommer att ställas ut i vitriner i Aboa Mares utrymmen och kommer att förses med förklarande texter.

En del av de etnologiska föremålen har under sommaren 2013 varit utställda på Sjöfartshuset i Nagu som en del av en temautställning om sjöfarare från Åboland



under mitten av 1800-talet med betoning på Stilla havet och trafiken till ryska Alaska. Här hittar vi igen några av våra gamla elever från Åbo Navigationsskola.

BLAND GAMMALT UNDERVISNINGSMATERIAL har vi ett antal sextanter, kronometrar, pejlskivor, astronomiska räknestickor, artificiella horisonter, släploggar och djuplod. Det äldsta föremålet i vår samling tills vidare är en artificiell horisont som är inköpt i London år 1834. På den astronomiska sidan finns planetarier, tellurier, stjärnkikare och vinkelmättningsinstrument. Den geografiska och jordmagnetiska instrumentsamlingen innehåller föremål där vi ännu inte känner till varken deras namn eller funktion.

Det material från Åbo gamla Navigationsskola som vi idag har i Aboa Mares förvar och det vi känner till från andra håll och från bevarade donationslistor utgör en helhet som väl belyser en gången epok i Finlands sjöfartshistoria och som nog kunde vara värd en mera systematisk och vetenskaplig genomgång. Resultaten kunde sedan ligga som grund för en i

många avseenden intressant framtida publikation. Många frågor rörande Åbo Navigationsskolas gamla föremål är åtminstone för tillfället ännu obesvarade och många svar kommer säkert aldrig att hittas. Varför fanns det till exempel en komplett ritningssats till tullhus, packhus och passagerarterminaler på Skeppsbrokan i Stockholm bland skolans andra gamla dokument. Byggnaderna uppfördes på 1860-talet och revs 1939.

Några andra exempel på obesvarade frågor kan här också avslutningsvis nämnas: Varifrån kommer de två tavlorna på fanerpaneler som är målade av Tove Jansson på 1940-talet och varför finns det ett porträtt av en tidigare rektor i arkivmaterialet som aldrig hängts upp bland de andra rektorerna som verkat under vår skolas tvåhundraåriga historia? Vi vet inte heller ännu vart skolans rätt stora mynt- och medaljsamlingar tagit vägen. Vi kan bara hoppas att någon i framtiden har tid och intresse att fortsätta att leta efter ledtrådar och intressanta livsöden bakom våra gamla föremål.

*Åbo i september 2013
Guy Mickelsson*



*Wishing You a Merry Christmas
and a Prosperous New Year*

*Önskar Er en God Jul
och ett Gynnsamt Nytt År*

*Toivotamme Teille Hyvää Joulua ja
Menestyksellistä Uutta Vuotta*

*from all of us at
önskar alla vi på
toivottaa
Bore*



www.bore.eu

- Bore Ltd member of the Rettig Group -

iS Image Soft Oy

HIGHLY REALISTIC ADVANCED MARITIME TRAINING SIMULATORS

- Ecdis Training Simulators
- ARPA/Radar Training Simulators
- SONAR Training Simulators
- Full Mission Bridge Simulators
- Ice-going Simulators

www.imagesoft.fi



SAFETY MATTERS!

Brush up your skills at our Fire Training Unit in Upinniemi and Survival Training Unit in Lohja, both located within a 1 hour drive from Helsinki.

Meriturva offers a wide range of maritime safety courses for both professional seafarers and leisure yachters. Book your STCW course or a tailored course for 2014 now!

Please visit our website or contact us for more information.

Internet:
www.meriturva.fi

E-mail:
info@meriturva.fi

Phone:
+ 358 (0)19 2876 600



MERITURVA
Maritime Safety Training Centre



Ånikap,
Sjökaptenerna från Åbo
Navigationsinstitut rf
vill önska alla
medlemmar

God Jul
och
Gott Nytt År!

The ECOTRAIN course

—developing a new concept for simulator-based training



THE SHIPPING BUSINESS is very old, dating back in history for thousands of years and can arguably be considered one of the oldest businesses around today. The focus of interest in shipping has changed over time, but one of the main motivators, making a profit, is still around, as can be seen in the denomination “shipping business”. In other words, economical interests are important. No shipowner will run a deficit operation for very long.

Other motivators have also arisen over time. Of these we can easily identify safety, which arose mainly with the advent of the SOLAS and the COLREGs, and lately the STCW and ISM Codes. Safety was, and still is, seen as one of the leading lights in shipping, and this is easy to understand. Lately we have seen the rise of security thinking (the ISPS) and social sustainability (the MLC convention). In the past few years we have also seen the rise of environmentally sustainable and energy-efficient operation of ships, as exemplified by MARPOL Annex VI regulations.

Sustainable development is a common topic these days, but, unfortunately, we often tend to stress only the environmental sustainability, and then usually only in terms of garbage handling and emission reductions. However, as the most well-known and accepted definition by the “Brundtland Commission” (formally the World Commission on Environment and Development, WCED, 1987) states, the term “sustainable development” includes economical, environmental and social sustainability.

BASED ON THIS, we can thus state an eco-thinking concept, combining economical and ecological benefits, which is, arguably, a win-win situation.

As MARPOL Annex VI sets new standards, new technology and new ship design is emerging, but technological advances are not the entire solution. Aboa Mare, being a maritime training provider, recognized the need for training programs in

energy-efficiency and sustainability for the shipping industry. Aboa Mare is, among other, specialized in ship simulation and resource management training, which influences the contents of potential training programs.

IN EARLY 2012, Aboa Mare launched a study in energy efficiency training. The objective was to study the feasibility of introducing a training course in energy-efficient operation of ships, and, if this proved feasible, continue with planning, testing and evaluating such a course.

In the spring of 2012, the technical background and regulations were investigated. A really important factor was the existence of a IMO Model Course in SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Program), which was quickly selected as a basis for the planned course, even though the model course was still in the draft phase.

The other main decisive point was that Aboa Mare is using Transas Navitrainer 5000 ship simulator software. Transas Navitrainer includes an optional Ecofunctionality module, which gives the trainees and instructors the possibility to observe, record, replay and analyze 12 possible parameters, incl. CO, CO₂, NO_x, SO_x, soot, and fuel consumption. It was decided to analyze only the fuel consumption, mainly because of schedule restrictions during the course but also because the fuel consumption is directly comparable to CO₂ emissions.

IN LATE SPRING 2012, the course was deemed feasible and Aboa Mare started sounding out and approaching potential partners for building a course consortium. This approach was modeled on the ICETRAIN course (www.icetrain.fi), which has been working with the consortium concept.

During the summer and early autumn 2012 the

consortium of partners crystallized, ending up with ABB, Deltamarin, Eniram, Germanischer Lloyd, NAPA, VTT, Wärtsilä and Aboa Mare, all of these providing lectures in their own special expertise areas.

AT THE SAME time, the name ECOTRAIN emerged and it was adopted as the course name.

The course was resolved into three main modules. The first module consists of legislation and basics about energy efficiency and, additionally, basics about shipbuilding and ship design from the energy efficiency perspective. That is, things an officer on watch cannot influence, but need to know to be able to operate the ship efficiently.

The second module consists of the things that the officers onboard ships can influence, operating the ship efficiently by utilizing modern technology, such as energy efficiency solutions, optimizing speed and trim and optimizing the voyage planning.

THE THIRD MODULE consists of simulator exercises including a precourse run for establishing a baseline, basic simulator runs for optimizing speed and turns, ending with a postcourse run in which the knowledge gathered during the course is implemented and thus a comparison in efficiency can be done with the precourse run. Throughout the course, the attitude of the trainees is challenged and the methods by which individual officers can make a big change is emphasized.

The course also includes a theoretical test by Germanischer Lloyd (GL), and a trainee successfully completing the course will be awarded the appropriate certificate by GL.

The ECOTRAIN course is now on the market and more information and the possibility to register is available on the website www.ecotrain.fi.

Magnus Winberg



Thursday 15th May 2014
Mariehamn, Åland
www.sjofart.ax



Åbo Navigationsskola, understyrman

ETT VÄNTAT BREV hemifrån nådde mej i Newcastle sommaren 1948. I det ett urklipp ur Åbo Underrättelser med uppgifter om "inträde till Åbo Navigationsskola". Av sökande krävdes: Bör ha fyllt nitton år, vara vid god hälsa, bör insända noggranna uppgifter om sjötjänstens längd och art och ha ett godkänt inträdesförhör. Ordet art oroade, då jag sände in min ansökan. Hemkommen och avmönstrad skulle jag ha 37 månaders sjöpraktik, alltså tillräckligt, men därav var 12 månader i kustfart. Skulle det duga?

Det dög, för hemma väntade ett brev med kallelse till inträdesförhör. I Åbobussen fanns den dagen säkert flera i samma ärende, men jag kände bara en, Kalle, som kom och frågade om jag skulle på förhör.

- Hur gammal är du, frågade han.
- Nitton.

– Då kan det bli svårt för dej att komma in, man tar nog före detta soldater först, sa Kalle.

JAG HADE ALDRIG varit uppe på Observatoriebacken. Skolan var ett imponerande mäktigt stenhus, där en mängd karlar samlats i nedre hallen. Gamla, tydligen sjöbjörnar, och unga pojkar som försökte se äldre och befarna ut, de flesta rökte därför pipa. Vilket skedde i kapprummet. Bredvid kapprummet ett rum med två konstruktioner målade i ådrad ek. De liknade skoputsarnas kundstolar, men visade sej vara torrtoaletter!

Understyrmännens klassrum var en halvcirkel i andra våningen, överstyrmännens och kaptenernas klasser fanns i varsin flygel däruppe. Vi satte oss vid stora skickligt ek-ådrade bord och väntade. In kom en brådiskande karl som utbrast:



sklassen 1948

– Är ni såhär förbannat många! Det var magister Forslin, som delade ut provuppgifterna och satte sej att övervaka. Vi var trettiotre. Jag minns att vi fick ett geografiskt frågeformulär och en världskarta utan text i vilken vi skulle rita efterfrågade ställen. Jag visste mej kunna alla uppgifter, men mindes inte Equadors huvudstads namn, kunde bara skriva ett Q. I matematik gällde det procent- och sorträkningar samt att multiplicera två femsiffriga tal! För säkerhets skull räknade jag alla uppgifter flera gånger. Vi var ju flera på provet än vad som rymdes i salen, så på hemresan kom Kalle åter med det mej oroande påståendet, att skolan skulle bli tvungen att sälla bort de yngsta.

Så skedde inte, tjugosex godkändes och fick kallelse, däribland nittonåringarna Alborg, Sjöman och jag. Staten hade under året ändrat på lotsarnas kompe-

tenskrav och vi hade fem i tjänst varande lotsar på klassen.

KRIGEN HADE GJORT att det fanns mycket erfarna karlar på de högre klasserna, män som seglat ute, bakom spärren, som upplevt torpederingar och interneringar, samt på alla klasser män som i årtal stått i löpgravar.

Det blev i vår klass strax en märkbar delning; lotsarna, skärgårdspojkarna och stadspojkarna. Lotsarna, stadgade familjefäder, redan prövade i sitt yrke. Skärgårdspojkarna, för det mesta en lågmäld grupp folkskolegångna som på grund av kriget seglat närtrafik och som brukade all sin tid till läxor och att inhämta så mycket helt nytt. De från städerna, Helsingfors och Åbo, hade större skolgång, mera och påtaglig världsvana, kände kaptener, redare, fartyg.

Så mycket så, att det under rasterna i tobaksrökfyllda kapprummet, förekom en hel del onödigt skroderande angående fartyg och skeppare. En morgon hade Åbo Underrättelser nyheten, att en finsk ångare grundstött på södra Erstan. Och elever, nyss lättmatrosar, lät höra hur skepparen i fråga borde ha gjort.

– Han borde ha tagit svängen tidigare.

– Där finns ju tydlig akterlinje.

– Han körde för några år sedan också på grund vid Hangö.

Då styrman Hertell från Korpo höjde rösten och sa:

– Håll mindre låda pojkar! Grundstötning är något vi alla ännu har framför oss.

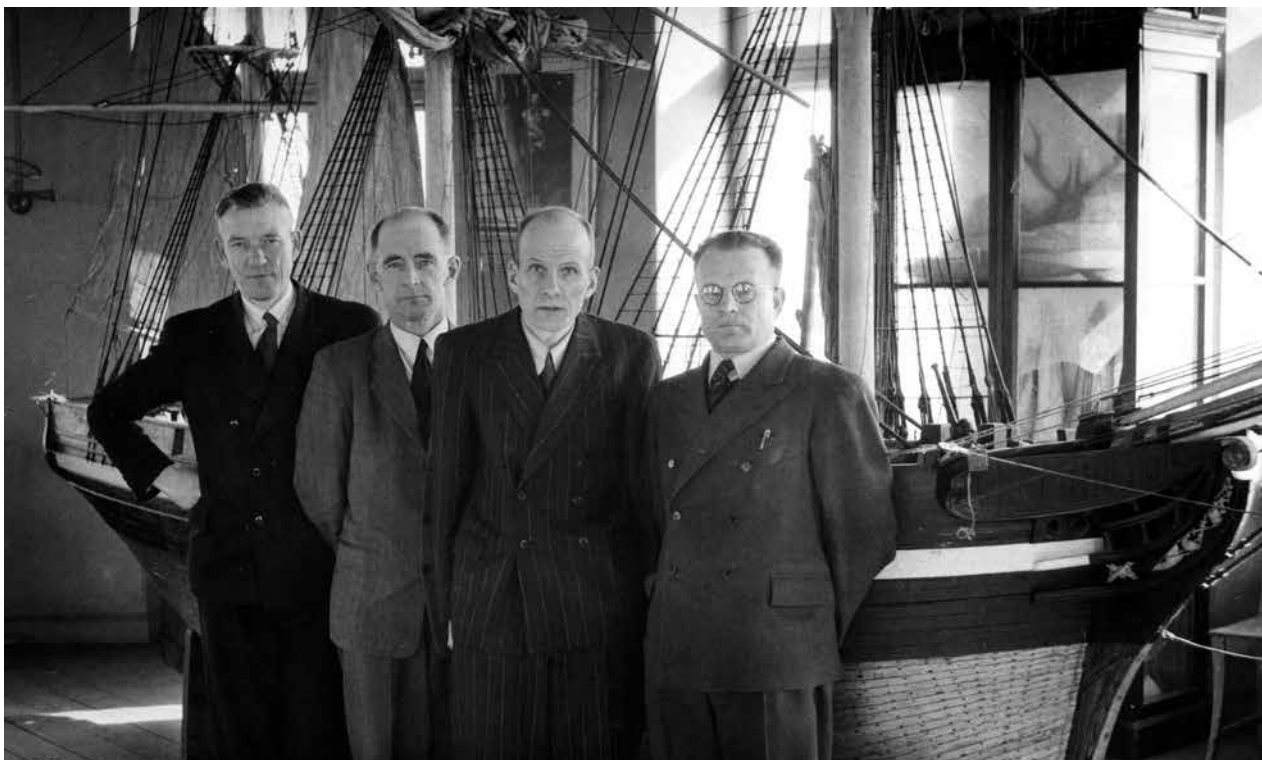
En tankeställare och snacket tystnade.

Vi köpte själva alla böcker vi behövde och skolmaterial. En stor utgift.

Edgrens bokhandel anlätades mest, men flera från vår klass gick till Kansallinen Kirjakauppa, för bakom läroboksdiskens där stod Åbos sötaste och mest förtjusande flicka.

LÄRAREN I MATEMATIK, GEOMETRI, trigonometri och fysik samt bokföring var redan nämnda Bertel Forslin, som hade en ofta för snabb hand vid krit-tavlan för alla att hinna med, men han var en otroligt skicklig tecknare av vinklar, sfärer och segment av dessa. Men lärokurserna var långa, takten mycket bråd och kraven på oss höga.

I svenska, engelska och finska undervisade en trotjänare ”från rektor Relanders tid”; Martin Holmberg, En man med ett vinnande språk och



uppträdande och en gillad herre såväl i skolan som på Foyern.

– Finskan hos oss är frivillig, sa han, eftersom i de finska navigationsskolorna inte läses svenska.

Han prövade vårt finska kunnande, och mer än hälften av oss var i behov av att närvara vid lektionerna.

NAVIGATION OCH SJÖMANSKAP lärdes vi av sjökapten Alf Strandberg, en cool karl vi absolut lyssnade och trodde på. Rektor Bertel Forman av sjukdom böjd, lärde navigation i kaptensklassen och instrumentlära i alla klasser. En beläst man med låg framtoning och med skolan och vår utbildning som sitt absoluta mål. Pengar fanns ju inte för anskaffning av dyra instrument, så han lärde om gyrokompassens princip med ett tungt hjul på en axel och om Sperrykompassens vätskeflöden med fanermodeller han sågat. Sitt skötebarn, kompassläran gav han själ och gjorde reell genom att låta konstruera ett vridbart ”standarddäck” på hjul med kompass, nakterhus och pejldiopter, och han skrev till Svenska Ackumulator Ab och begärde för undervisningen några broschyrer om deras nya logg. Broschyrförsändelsen kom och i lådan låg också en komplett logg! Skolan, 130 år gammal och byggd för andra ändamål, var mycket olämpligt och trång,

var också trots ständig vedeldning i de många kakelugnarna kall. Rektor Forman började arbeta för en ny skola.

MAGISTER HOLMBERG KUNDE berätta, att en Åbo-nämnd ansett en placering av sjömansskola i närheten av en flickskola vara mindre lämplig. Men Forman fick några högt uppe i politiken att lyssna och en dag kom en kommitte från riksdagen på besök. Forman visade hur tätt vi satt vid borden och påpekade att det hindrade oss i arbetet med sjökort. En riksdagsman hördes säga ”Vai niin pelataan korttia täällä ja”. Men Forman var en stor man, han åstadkom en ny fin skola vid Malmgatan.

Doktor Tauno Ollinen undervisade i sjukvård, här kallad hälsolära, med en spjuvers blick och sätt, och i maskinlära föreläste en karl kallad ”Slejsen”.

Bertel Isaksson från Åbo Hovrätt lärde sjörätt, ett större ämne än man någonsin anat och dessutom ett svårtillgängligt.

Under dessa herrars ledning inmundigades otroliga mängder ny kunskap, och särskilt mycket av dem som gått enbart tolkskola, nästan halva klassen.

Man kan då man verkligen vill. Och måste. Det fanns inga studiestöd eller studielån. Det var egna sparpengar man brukade, pengar som ständigt

krymptes av hyper-inflationen. Vi satt i skolan 8–11 och 13–16 sex dagar i veckan. Lördagar slutade vi två timmar tidigare. Det sades inte, men ansågs självklart, att vi skulle vara korrekt klädda. I snart blankslitna kostymer och i skjorta och kravatt. En Helsingforsare kom en dag till klassen klädd i det modernaste då, i amerikanska flygvapnets skinnjacka, ännu därtill med kragen uppvikt! Magister Forslin sa direkt:

– Jag undervisar inte R ifall ni är klädd sådär.
Skinnsjackan återkom inte.

VI BODDE DÅLIGT. Hos förgrämda änkor som hade ett extra rum eller som själva bodde i köket. Bra om det fanns tvättmöjligheter och ett undantag om man fick en kanna hett tevatten på morgonen. Bröderna Wahlberg bodde två veckor på järnvägsstationen. Sov på väntsalens bänkar, tvättade och rakade sej på toaletten, åt i matsalen och höll sina skolböcker och tillhörigheter hos tanterna i resegodsförvaringen. Vi åt på stan i ställen som kallades matkök eller kafeer. Eller i Lehtinens automat. Det automatiska där var att en flicka i en lucka tog emot beställningen som sedan hämtades till bordet! Mycket besökte vi kafe Sirkkala där en karelsk mor med tre döttrar skötte rulljanssen. Vi måste använda köpkorten och ge matkuponer, men på vårterminen var maten fri från ransonering. Alkoholen var ännu länge på kort.

DE HÖGRE KLASSERNA hade Teaterrestaurangen, Foyern, som stamställe. Vi nybörjare sågs knappt alls i Åbo kvällsliv, kanske undantaget någon lördagsdans i Brandkårshuset eller på haket Tivoli. Lördagskvällarna blev kanske biokvällar, men mest blev de långa skoluppgifters kvällar. Vi räknade med logaritmer, för hand med penna, oändliga multipliceringar, otaliga uppslag i tabeller. Hemexemplen tog mycken tid. I navigationen sökte vi timvinkeln och longituden med kosekanten för polavståndet, sekanten för latituden, kosinus för himmelssfärs-triangelns sidor och sinus för triangelns sidor minus höjden, multiplicerade med varann. Latitud och azimuth söktes med liknande formler.

Den astronomiska navigationen var någonting nytt och stort och mycket intressant. Skolan hade ingen horisont, så på verandan använde vi speglar av uthållid kvicksilver för horisont.

– Ombord kan ni använda en bytta med mörk målfärg, helst tjära, sa kapten Strandberg och visade

oss hur bruka sextanten i sådant fall och hur korrigera en höjd tagen med artificiell horisont.

ENKELT, GLÄDJELÖST, TUNGT och magert var skollivet och efter 175 trägna slitsamma skoldygn kom tentamen då vi prövades under två dagar. För några med det värsta möjliga resultat. Avslutningen den sista april var festlig. Eleverna uppklädda bäst de kunnat och lyckliga att få andas ut efter långa pärsen. Skolans Rådgivande Kommission satt högtidigt närvarande festklädda i svart och randiga byxor, lotsfördelning-chef Arvid Eloranta, enorm till omfånget, kom i frack. Rektorn höll tal, läste årsberättelsen och delade ut betygen, stipendierna och behörighetsbrevet. En elev i kaptenskursen fick det sista kofferdiskepparbrevet utgivet i Finland. Vi nya fick vårt understyrmansbrev med bilden av en skonert. På alla utom två stod skrivet: För maskindrivet fartyg. Segelskutornas tid var förbi.

Stegen nedför backen var lätta för alla. Teorin var avklarad, nästa steg var påmönstring igen. Vilket för oss nybörjare denna gång betydde att mönstra styrman. Direkt, ty fartyg fanns och rederierna ”stod i kö” efter styrmän. Världen låg helt öppen för oss.

Olof Nordström

Calle Ankare:





www.aboamare.fi

Sjöfartsutbildning i Åbo, Finland

Studera på svenska till Sjökapten

Studier vid Yrkehögskolan Novia i Åbo, Finland.
Ansökan till examensinriktad ungdoms- och vuxenutbildning 3.3-1.4.2014 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.



Study in English for Sea Captain

Maritime Management, study for a Sea Captain's degree in English at Novia University of Applied Sciences in Turku, Finland. Application 7.1-11.2.2014 at www.admissions.fi

Contact Tony Karlsson, Head of Degree Programme +358 44 762 3411, tony.karlsson@novia.fi for more information.

YRKESHÖGSKOLAN
NOVIA

axxell
WWW.AXXELL.FI

www.novia.fi

www.axxell.fi