

ANNONSBILAGA

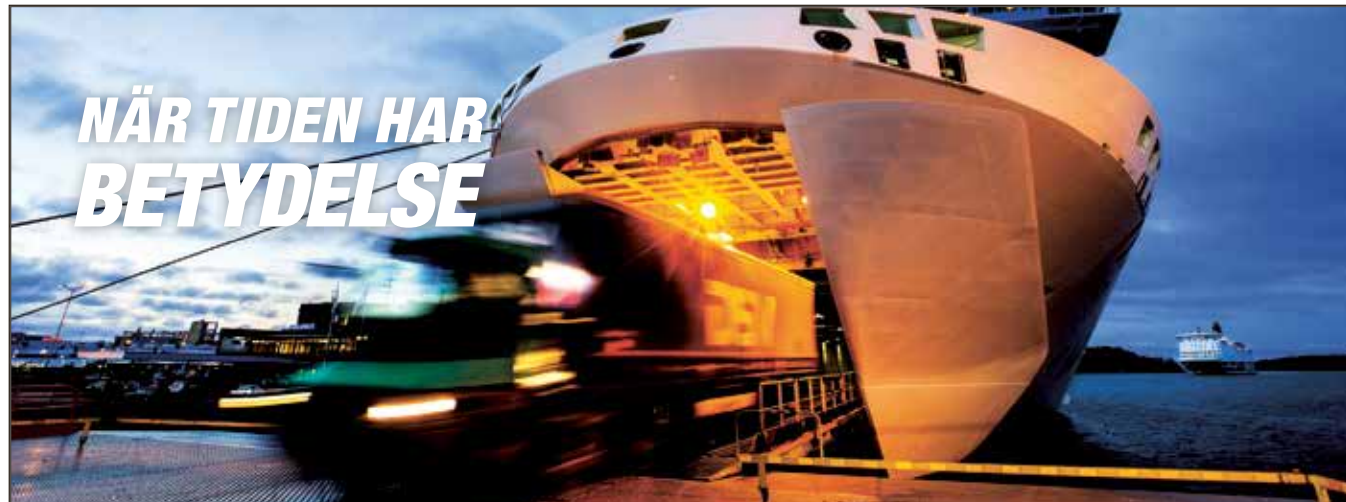


THE CAPTAIN

MEDLEMSTIDNING FÖR ÅNIKAP

2016

- 
- ARKTISK SJÖFART PÅ SMM I HAMBURG
 - POLAR CODE
 - PÅ KYLFARTYGET SAGGÖ I VILD FART
 - ISBRYTAREN VOIMA RENOVERAD



Åbo hamn erbjuder den snabbaste sjövägen till Sverige för långtradartrafik. Sjöresan mellan Åbo och Stockholm är kort och fyra dagliga fartygsavgångar uppfyller även de mest krävande behov på snabb tidtabell. Det är enkelt att komma till och lämna hamnen, och trafikarrangemangen är klara och tydliga även i hamnområdet. Tack vare goda landsvägsförbindelser rullar transporterna snabbt ute på vägarna och man spiller inte tid på att vänta i hamnen eller stå i rusningstrafik. Utöver Skandinavien erbjuder Åbo ett såväl tids- som kostnadsmässigt konkurrenskraftigt alternativ även för långtradar- och påhängsvagnstransporter till Tyskland.

WWW.PORTOFTURKU.FI

PORT OF TURKU
FINLAND

Sjöfartens Dag MARITIME DAY

Thursday 1 June 2017
in Mariehamn

www.sjofart.ax

Organizer:

Ålands sjöfart

In co-operation with:

Ålands
landskapsregering

ALANDIA
MARINE

DNV GL

Ett intensivt år på skolan



DET GÅNGNA ÅRET har varit intensivt på skolan. Det hårda ekonomiska trycket från statens sida sätter sina spår i utbildningen. Personalen och studerandena har dock kunnat tackla situationen och gör det bästa för att få ett bra resultat. Aboa Mare har lyckats öka sin verksamhet på kortkurssidan och många strävanden görs även för att ytterligare öka utbildningsexporten.

På hemmafronten har en ny utbildning framkallats, nämligen en högre yrkeshögskoleutbildning inom sjöfart. Den första utbildningen påbörjas hösten 2017 och ansökningstiden är i början av året. Nu finns det alltså en möjlighet att studera vidare efter avslutad sjökaptens- eller sjöingenjörsexamen. För att kunna börja krävs även tre års arbetserfarenhet inom branschen

Föreningen gjorde en mycket lyckad utfärd till nybygget Mein Schiff 5 på Åbo varvet i juni. En stor busslast Ånikaps medlemmar emottogs av Befälhavaren Kjell Holm med hustru och besättning. Kjell som en medlem i föreningen var stolt att visa sitt nya lyxiga kryssningsfartyg och rundade av besöket med en ypperlig middag ombord. Gruppen var oerhört nöjd över besöket och alla önskade en lyckosam seglats för Mein Schiff 5.

Jag önskar alla en riktigt Fridfull
Jul och ett Gott Nytt År 2017!

Per-Olof Karlsson
Ordförande, Ånikap



THE CAPTAIN 2016

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

Arktisk sjöfart i Hamburg

SMM MÄSSAN ÄR världens största sjöfartsmässa, som ordnas vartannat år i Hamburg. I år deltog över 2 200 utställare från 66 länder. Omkring 23 procent av besökarna var från Skandinavien, 19 procent från Asien eller Mellanöstern och 46 procent från andra länder i världen. Totalt besöktes mässan av över 50 000 personer. Digitalisering var huvudtemat för mässan i år. Dessutom ville man presentera nya uppfinningar och trender inom branschen, inom såväl miljöskydd, säkerhet och försvar som offshore-sektorn.

Aboa Mare, som erbjuder sjöfartsutbildning och kursutbud åt professionella sjöfarare, deltog i SMM mässan för tredje gången. På SMM mässan samlas såväl inhemska som utländska företag och utbildningsenheter. Därför är mässan ett ypperligt tillfälle att träffa såväl gamla som nya kontakter.

– Mässorna erbjuder dessutom nya intryck och nyaste nytt inom branschen, som vi sedan kan dela med oss till studerandena, säger Per-Olof Karlsson,

verkställande direktör för Aboa Mare.

Aboa Mare valde att för andra gången ställa ut under marknadsföringsnamnet Arctic Waypoint Finland. I år ställde man ut tillsammans med Aker Arctic, Image Soft, KNL Networks, Koneteknologiskeskus och ASTP projektet.

Genom att ha en gemensam utställningsmonter med andra intresseparter inom iskunnande uppnåddes synergieffekter. I samma monter kunde utställningsbesökarna smidigt träffa representanter från flera företag. Utställningsmontern befann sig i hall B6, där tillverkare av navigationsutrustning i huvudsak fanns representerade.

FÖR ABOA MARES del låg mässans fokus på att göra Aboa Mare internationellt känt och samtidigt lyfta fram det senaste inom isnavigering. Aboa Mare erbjuder isnavigeringskurser i enlighet med Polar koden samt utbildning i fartygshantering i arktiska förhållanden, både i Finland och utomlands.



Leif-Christian Östergård, Micael Vuorio, Annina Rosenqvist och Per-Olof Karlsson representerade Aboa Mare på SMM mässan.

Aboa Mare har ett brett utbud av isnavigeringsrelaterad utbildning. På utbildningen får deltagaren all grundläggande information om isnavigering och annan väsentlig information för att kunna operera i polarområdet och Östersjön vintertid. Tidigare deltagare i utbildningen är bl.a. Crystal Pool, Neste Oil och japanska NYK.

Aboa Mare kan tillgodose kundens behov i simulatormiljön. Både stora och små fartyg ur existerande fartygsbibliotek kan erbjudas. Existerar ej ett fartyg som uppfyller kundens behov så kan ett fartyg för ändamålet konstrueras. På samma sätt kan man konstruera områden som inte finns i arealbiblioteket. I Aboa Mares arealbibliotek återfinns allt från finska kustfarvatten till tungt trafikerade internationella områden. Aboa Mare har i kunduppdrag producerat elektroniska sjökort med exakta batymetriuppgifter (havsbottnens exakta form) för användning i lotsexamen.

Aboa Mare har även börjat sälja Polar Code –iskurser utomlands. Dessa kurser erbjuder Aboa Mare via det grekiska utbildningscentret GMC Maritime Training Center i Pireus, Grekland. Utbildningsexport är ingenting nytt för Aboa Mare, som sedan 2012 är delägare i det filippinska utbildningscentret Giga Mare i Subic Bay. Aboa Mare har också ingått ett Memorandum of Understanding om att konsultera byggandet av ett sjöfartscenter i Oman.

Utöver Polar Code -iskurserna erbjuder Aboa Mare även följande nya kurser: LNG-kurs (Liquid Natural Gas) och en internationell OSC-kurs (On Scene Coordinator). Efter en kortare paus skall Aboa Mare igen börja erbjuda DP-kurser (Dynamic Positioning). Efterfrågan på internationella VTS-kurser är stor för tillfället och Aboa Mare har många internationella deltagare på sina kurser.

– Mässan är ett bra forum att visa det breda urval av produkter och service som vi kan erbjuda våra kunder, påpekar kursansvariga Micael Vuorio. Satsningen visade sig vara lyckad, det var många som besökte utställningsmontern, säger Vuorio.

PÅ MÄSSAN PRESENTERADES en issimulator, som utställningsbesökarna fick prova. Issimulatorn har utvecklats tillsammans med några av Arctic Waypoint Finland –företagen. Själva utvecklingen av simulatorn har gjorts inom ramen för ASTP projektet. Image



Utställningsbesökarna fick prova en issimulator.

Soft har tillverkat simulatorn, medan Aker Arctic gjort isberäkningarna.

Simulatorövningarna är en viktig del av navigeringsutbildningen på Aboa Mare. Aboa Mare har själv utvecklat simulatorgränssytan som används i simulatorerna. Med den kan man generera tekniska fel i de riktiga instrumenten på bryggorna. Aboa Mares simulatorer är belägna i Åbo och Subic Bay på Filippinerna. Simulatorresurserna i Åbo omfattar 10 simulatorbryggor med riktig instrumentering, maskinrumssimulatorer, en VTS-simulator, en Navis DP-simulator och en radiosimulator. Man erbjuder utbildning för användning av CONSILIUM-, FURUNO-, Wärtsilä SAM Electronics-, SPERRY- och TRANSAS-bryggor.



Kvällstillställning på museifartyget Cap San Diego under SMM mässan i Hamburg.

PÅ MÄSSAN ARBETADE Aboa Mare även med att utöka sitt nätverk kring den handledda praktiken.

En del av de rederier Aboa Mare samarbetar med erbjuder kadettprogram till vilka man kan bli antagen via skilda antagningsprocesser.

Praktikmöjligheterna har ökat kontinuerligt under de senaste åren både i Finland och internationellt, och man kan med fog säga att vi erbjuder våra studerande praktikplatser på många olika sorters fartyg. Vi är t.ex. mycket stolta över att vara den enda finska sjöfartsskolan som Royal Caribbean tagit med i sitt kadettprogram.

NÄSTSISTA MÄSSDAGEN AVSLUTADES med en kvällstillställning med sjöfartstema på museifartyget Cap San Diego, förtöjd vid Elbe i Hamburg. Ombord på fartyget samlades Arctic Waypoint Finlands nuvarande och potentiella kunder, för att umgås och njuta av god mat och dryck.

Fraktfartyget Cap San Diego byggdes år 1961. Fartyget är 159 m långt och gick i regelbunden trafik mellan Tyskland och Sydamerika fram till 1981. Fartyget skulle huggas upp men Hamburgs stad köpte henne år 1986. Fartyget fungerar idag som museifartyg och det går även att boka hytter för övernattnig.

Leif-Christian Östergård

Några av simulatorutbildningens mål:

- att i simulatoromgivning öva fartygsmanövrering, bogsering samt eskortbogsering
- att ge insikter i användningen av olika brygg- och maskinrumssystem, inklusive fördjupad skolning i viss instrumentering
- att ge lotsar och linjelotsar en utvidgad kunskap om farlederna
- att stöda och utbilda myndigheter och frivilliga i skapandet av gemensamma organisationsspecifika arbetsmetoder rörande sjöräddning och miljöskydd samt att utbilda i den anknutna instrumenteringen i simulatoromgivning
- att öva och utveckla metoder och procedurer för samarbete ombord (t.ex. MRM, CRM, ERRM, BTT –kurser).

Ice navigation courses in accordance with the Polar Code



The IMO International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) is expected to enter into force on January 1st, 2017. The Polar Code addresses ship design, construction and equipment, operational and training concerns, search and rescue and the protection of the unique environment of the polar regions. (imo.org)

Aboa Mare offers comprehensive Basic level and Advanced level training in accordance with the Polar Code and IMO model courses.

The basic level and advanced level courses are three-day courses delivered on-site in Turku, Finland. In addition, Aboa Mare offers a combined Basic-Advanced level course of five-day duration.

On request, the training can be delivered as partly web-based training, with the required simulator exercises delivered on-site in Turku or at our partner training premises, GMC Maritime Training Center, in Piraeus, Greece.

Aboa Mare offers a combined Basic-Advanced level course of five-day duration

Explore more courses >> www.aboamare.fi

Aboa Mare Maritime Academy and Training Centre, Juhana Herttuan puistokatu 21, FIN-20100 Turku, Finland

NEW courses!

Basic and advanced training for ships subject to the IGF Code

A course in fuel handling LNG fuel and other low-flashpoint fuels on ships.

DP courses

DP induction and simulator courses according to the Nautical Institute DP Operator training scheme.

ERRM course

Participants will gain an essential understanding of Engine Room Resource Management. Increasing efficiency. Preventing human error and casualties.

OSC course

Made for the international shipping market. Fulfills the IAMSAR Manual.

BTM course

In accordance with IMO model course 1.22. Includes a BRM refresher. Fulfills the OCIMF requirements.

Energy Efficient Training

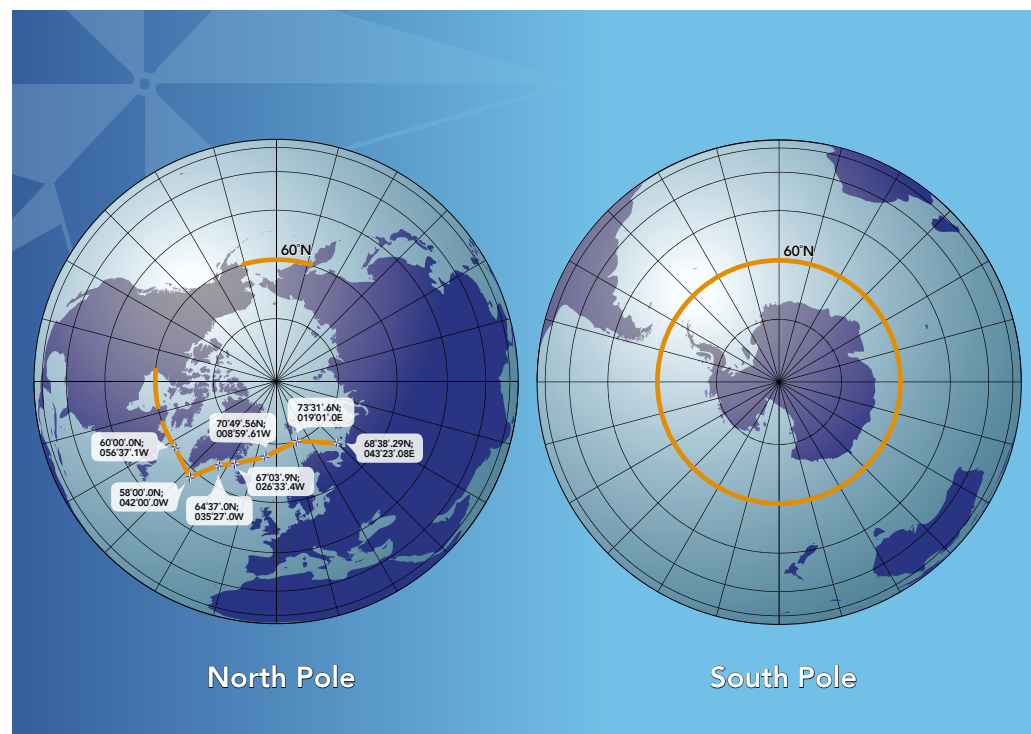
We offer a training package according to IMO model course 4.05 Energy Efficient Operations of Ships. This will help you to save fuel in the future.



Explore more courses >> www.aboamare.fi

Aboa Mare Maritime Academy and Training Centre, Juhana Herttuan puistokatu 21, FIN-20100 Turku, Finland

Ice navigation with the Polar Code



THE POLAR CODE enters into force January 1st, 2017. The code brings stricter regulations with it. The regulations concern safety and environmental protection for cargo and passenger vessels operating in polar areas (Polar Code, International Code for Ships Operating in Polar Waters).

In case of an accident, the challenging conditions in the polar waters make salvage of vessel and crew more demanding. Factors elevating the risk level in polar waters are e.g. remoteness, long distances, rapidly changing weather conditions, low temperatures, ice, icebergs and lack of accurate sea charts and ice information. The goal of the Polar Code is to secure safe navigation and environmental protection in polar waters by lowering the risks for the vessels operating in the area, and by minimizing their emissions. The code defines stricter safety and environmental rules for vessels operating in polar waters. The

code also regulates the training and qualifications of the crew.

Since October 2016 Maritime Training Centre Aboa Mare provides shipping companies with training in ice navigation fulfilling the requirements of the Polar Code. There are two levels of the Polar Code course, Basic and Advanced. The courses comprise three days each, but a combined Basic and Advanced course can be taken in five days. In that case the course comprises three days of theory and two days of simulator training.

The Polar Code certificate is required of officers sailing in Arctic and Antarctic waters. The North and South Pole pictures illustrate the area where the Polar Code certificate is required. The required level of training depends on the ice conditions in the area to be operated. If a vessel operates in open waters only, no further training is required. The

Basic Level course is mandatory for officers of tankers and passenger vessels, even if only a small part of the waters to be operated in is covered with ice. If more than 10 % of an area to be operated in is ice covered, the training is mandatory for the officers of all vessel types. Masters and chief mates must also complete the Advanced Level training, senior lecturer responsible for the Polar Code courses, Ahti Hyppönen, says.

THE POLAR CODE requires training of seafarers operating in Arctic or Antarctic waters. According to Mr. Hyppönen, Aboa Mare's Polar Code training is among the first within the industry. The training meets the requirements in the Polar Code and in the STCW Code. Aboa Mare has more than ten years of experience of ice navigation training. Earlier training has focused mostly on ice navigation in the Baltic Sea.

The ice conditions in polar waters are something else. Old ice is a lot harder and thicker than the first-year ice in the Baltic. Drifting blocks of old ice cause additional difficulties for navigation, Hyppönen points out.

In co-operation with our partners, Aboa Mare works with developing the Aker Arctic Ice Simulator. The goal is to model the ice conditions as realistically as possible and to be able to train merchant marine and ice breaker officers also for polar conditions. The ice simulator has already been used for training manoeuvring Arctic's new Polaris ice breaker.

ABOA MARE OFFERS degree and continuing education for the maritime industry. The maritime education and training centre in Turku, Finland was founded in 1813. At Aboa Mare you can study for a sea captain's or marine engineer's Bachelor's degree, as well as for a watchkeeping officer's degree, deck or engine.

Aboa Mare offers bachelor level education at Novia UAS and secondary education at Axxell vocational institute. In addition Aboa Mare offers continuing education for both professional seafarers and boaters. In the education and training, the top-notch simulators developed by Aboa Mare are utilised. Training for safe and environmentally sustainable seafaring is provided at the training centre. Apart from the training, the simulators are used for different R&D projects within the maritime industry.

Mikael Vuorio

MERITURVA



NEED TO REFRESH?

Meriturva Maritime Safety Training Centre arranges STCW Refresher courses in unique facilities with experienced instructors.

See our website for information and book your course!



Meriturva Maritime Safety Training Centre
+ 358 (0)19 2876 600 • www.meriturva.fi

www.furuno.fi/eng

Hitta den bästa vägen genom isen med FURUNO Isradar FICE-100



FURUNO

Voima ”still going strong”

ISBRYTAREN VOIMA LEVERERADES 1954 av Sandvikens Skeppsdocka. Under fartygets föregående femårsdockning på Luonnonmaa 2011 konstaterades att den gamla damens botten började vara i behov av en renovering. Stålet var fortfarande hårt, men det hade bara börjat bli lite tunt.

Vid tjockleksmätning av botten klarnade sanningen och efter smärre lappningar vill jag minnas att den dåvarande sjöfartsinspektören Seppo Nousianen på ett avslutande möte skämtsamt sade att om man nu ännu skulle ge fem års körtid på detta, men det blir inte tal om att gå längre norrut än Vasa. Han syftade på Bottenvikens hårda is.

Då var Voimas framtid fortfarande oviss och de följande vintrarna kördes utan någon vetskap om vad framtiden skulle föra med sig. Isbrytningen skedde söder om Vasa med god marginal. År 2014 kunde världens äldsta isbrytare i aktiv tjänst fira sin välförtjänta 60-årsdag.

Emellanåt talades det till och med om att ersätta Voima. Efter att frågan dragits i politisk långbänk med många om och men blev det mer och mer klart

att Voima skulle få en livstidsförlängning när en EU-delfinansiering genom WINMOS-projektet kunde säkras. Man beslöt att inleda en dockning under sommaren 2016. Besättningens vår förflöt med att göra upp varvslistor och det fanns ingen tid att förlora. Man letade efter lämpliga varv runt hela Östersjön och man var påtagligt nöjda när det slutligen blev klart att arbetena skulle utföras på det väl bekanta och kunniga Turku Repair Yard i Nädendal.

DENNA GRUNDLIGA UPPGRADERING är redan den andra i sitt slag. Isbrytaren byggdes om 1978–1979, då bland annat hela överbyggnaden förnyades och maskineriet byttes ut mot sex Wärtsilä Vasa 16V22-maskiner. Av den ursprungliga Voima återstod då endast den bastant byggda delen av skrovet under huvuddäck, men även det tjockaste stål blir tunnare med tiden.

Av fartygets bottenplåtar förnyades under den senaste dockningen omkring 70 procent, vilket motsvarar 200 ton stål. De nya bottenplåtarnas tjocklek varierar mellan 15 och 30 mm beroende på



del av skrovet. Dessutom förnyades andra skrovkonstruktioner och rörsystem så att isbrytaren klarar av åtminstone planerade 10 år till i hård användning. Bryggutrustningen förnyades i sin helhet. En hel del om den gamla utrustningens ålder berättar det faktum att de gamla spakarna dög direkt till sjöfartsmuseet och att man gick till varvet med papperssjökort. Även på maskinsidan gjordes omfattande ombyggnader och underhållsarbeten. Några av de ursprungligen planerade arbetena blev ogjorda, vilket är ganska vanligt vid dockningar.

– Denna dockning tryggar Voimas operationsförmåga åtminstone för de kommande tio åren. Livstidsförlängningen utgör en del av uppgraderings- och förnyelseprogrammet av vår isbrytarflotta. Voima fortsätter sitt viktiga arbete med att trygga handelsfartygens gång tryggt och pålitligt oberoende av isförhållanden, uttalade sig Arctias dåvarande tekniske direktör Kari Patrakka som sedermera lämnat företaget.

Nu är Voima i toppskick och fartygstrafiken på Finska viken kan lita på den gamla trotjänaren och hennes besättning även under svåra isvintrar – även då isborren inte når öppet vatten genom isen.

Luonnonmaa den 28.9.2016

Ilkka Alhoke

Vikarierande överstyrman, isbrytaren Voima



En sjömans dageliga handbok

FABIAN CASIMIR ROSWALL var ett bekant namn för många navigatörer på 1800-talet. Fabian Casimir von Roswall föddes i Sverige 1766. Han fick sin utbildning i Karlskrona och tjänade länge på Sveaborg där han även utgav flera av sina böcker. Roswall bodde bland annat på Stansvik, Degerö. Han var överste vid Kejserliga Amiralitetet på Sveaborg, Riddare af Kongl. Svenska Svärds-orden och ledamot af Kongl. Krigsvetenskaps Akademin i Stockholm. Den första bok som han var med och göra 1783 var i styrmanskonsten. Därefter kom en bok om minor 1795. Den nu i frågavarande boken i styrmanskonsten utkom i första upplaga 1796 för att sedan sluta som fjärde upplaga 1824.

BOKEN BEHANDLAR FRÄMST navigation men även sjömanskap. Navigationen baserar sig på matematik och trigonometri. Till stor del handlar det om positionsbestämning med astronomiska observationer. Därtill kommer korta avsnitt med strömmar, magnetlära, skeppsmätning, och även lasthantering.



Boken användes främst av marinen, men även inom navigationsutbildningen för handelsflottan användes boken som läromaterial långt in på 1800-talet.

DET FYSISKA EXEMPLAR jag relaterar till är en fjärde upplaga, tryckt i Stockholm 1824. Den är numrerad 22, och köptes in till Navigations Skolan i Åbo av dåvarande rektorn, major August Hannibal Hagelstam. Den är numera deponerad till Sjöhistoriska vid Åbo Akademi.

Boken är tillägnad Hans Kejserliga Majestet Alexander I Kejsare och Sjelfherrskare öfver hela Ryssland & c. samt förstås Storfurste över Finland & c.

Boken tillägnades Alexander I med texten: Till Landets sista spetsar hörd, Med ALEXANDERS namn är ALEXANDERS ära; I vindars il kring hafven förd, Skall Finlands flagga med Finlands skörd, Från Pol till Pol den tacksamt bära.

I inledningen noterar författaren Roswall bland annat följande, då 48 år gammal: ”Praktisk, Lätthet, Tydlighet, Korthet, och Fullständighet har jag åsyftat, dock utan förmätenhet att tro mig arbetat i allas smak. Något i någras vore mycket nog! Den vördade allmänheten har öfver min väntan emottagits alltid med välvilja mitt goda uppsåt och med skonsamhet bristerna. Af åren nekas jag troligen att framledes mera tillbjuda min tjänst, och utbeder mig därför med detta mitt sista bemödande få offra så väl stundande Ungdom som fordna Vänner en känslofull hogkomst och tacksamt farväl!”

Ovanstående tankar kunde med fog vara rättesnöret i dagens undervisningsmaterial.

INNEHÅLLET I BOKEN är i enlighet med innehållsförteckningen:

1. Grundläggande matematik med proportionslära och logaritmer
2. Geometri
3. Trigonometri
4. Geografiska och astronomiska principer
5. Lodet
6. Loggen
7. Sjökompassen

8. Sjökortet
9. Solens deklinations finnande och rätt-ascension
10. Höjdmätning och latitudens finnande om middagen
11. Kompassens variation
12. Sann tid och urets korrektion
13. Tid-räkning
14. Longitudens finnande genom ur
15. Stjernors lika-höjds-metod af H:r Koch
16. Strömmar och vindar
17. Magneten och dess diskordans
18. Sextantens tillfälliga bruk och kosthorisont. Sfäriskt överskott- och medelpunktsvinkel
19. Meridianens uti en karta samt orters inläggande
20. Skeppsmätning och lastning
21. Praktik med logaritmer, det nya franska måttetr

MERA ÄN HALVA boken på 320 sidor går sedan åt till tabeller. De har för det mesta matematisk bakgrund som tex: Differens i latitud och departur, naturaltabeller (trigonometriska vinkelförhållanden), latitudens förvandlande till sferoiden. Även praktiska tabeller som objektets höjd finns med.

Den springande punkten var att positionen då var otroligt svår att bestämma utan landkänning, vilket ledde till att man försökte uppskatta rörelsen till sjöss gentemot bottenen så noga som möjligt. Detta kallas för bestickföring eller dödräkning. Problemen var förstas avdriften av vind och ström, kompassens felvisningar, loggade fartens fel och så vidare.

När man gav sig ut på öppet hav var man beroende av bestickföringen. Denna försökte man sedan förbättra med astronomiska observationer. Dessa var till stor del osäkra, eftersom man använde mycket sårbara observationer, och klockan var då ännu i ett tidigt stadium. Tillförlitlig tid garanterade sedan framöver ett mycket bättre resultat.

BOKEN FÖRSÖKER ATT ge läsaren/eleven en iblick i teorin bakom Ortsbestämningen, vilken ofta har en matematisk bakgrund. Därtill har boken praktiska exempel på tillvägagångssättet. Pedagogiken har egentligen inte ändrats mycket på 200 år. Rent praktiskt kunde man då räkna fram en position, utan att förstå teorin bakom vad man gjorde. Så torde det vara även i dag. För att kunna utföra dessa beräkningar, har man även tillgång till de tabeller som möjliggör beräkningarna.

Här är ett praktiskt exempel:

1. Ifrån ett Skepp pejlas en udde i NO1/4O, och sedan seglas efter logg OtN1/4O 8 timmar, då samma udde pejlas i NNO. Der nu pejlingarna skära hvarandra, måste udden vara belägen, och dit frågas distanserne.

Uti triangeln A B C äro, enligt de pejlade och seglade strecken, alla vinklarne bekante jemte sidan AB, hvarigenom sökes AC och BC.

Regel för AC: $\sin^{\wedge} C : \sin^{\wedge} B :: AB : AC.$ - $25^{\circ} 19' : 118^{\circ} 8' : x = 16,5'$

Regel för BC: $\sin^{\wedge} C : \sin^{\wedge} A :: AB : BC.$ - $25^{\circ} 19' : 36^{\circ} 34' : 8' : x = 11,14'$

”DET KAN EJ undfalla en något uppmärksam, att genom räkning av longitude underkastad stora fel, fastän man genom Altituds-Observationer har den säkraste kontroll på longitude, och det är Franska Vetenskaps-akademin samt i synnerhet Engelska Longituds-kommissionen, som sjöfarten har att tacka för de framsteg hittillsäro gjorda till Longitudens närmare bestämmande.”

”Af hvad redan är lärdt om Longituds och tidsskillnad, är klart, att om man enligt ett godt Ur, som vore stäldt under någon viss meridian, kände skillnaden mellan Urets middag, eller annan timme, och sanna middagen eller annan timme, där man vistas, så vore denna tidsskillnad lika med differens i longitud – och – Ett sådant longitudsur eller kronometer har en Harrison i England efter långligt arbete uppfunnit till den nogrannhet, att det 1764 på 5 månaders resa åt Vestindien fram och tillbaka till London befanns draga sig endast 54`, varför han erhöll det av longituds-kommissionen utsatta premien på 20.000 pund sterling”

Därmed löstes problemet med longituden, vilket tidigare baserats på månobservationer etcetera, vilka var mycket otillförlitliga.

Roswalls bok måste ses som ett genombrott på undervisningsfronten i en tid då undervisningsmaterial producerades mestadels av eleverna själva. De ritade i egna häften sina egna undervisningsböcker. Dessa sparades ofta sedan av skolan för att kunna återanvändas av kommande elever. Boken gick att inhandla, fastän priset översteg många elevers möjligheter.

Bo Gyllenberg



Till minnet av Bengt Björkholm

I VÅRAS FICK vi fick sorgebudet att vår kära vän och högaktade Ånikap-medlem, sjökaptenen Bengt Björkholm gått bort efter en långvarig sjukdom.

Bengt kommer många ihåg som Rederi Ab Engships sjöpersonalchef. I den rollen har även skolans studeranden fått lära känna honom.

BENGT VAR EN personlighet som vågade säga sin åsikt och för det förtjänade han stor respekt bland sjöfarare och studeranden.

Bengt stödde skolan i mångt och mycket, han var alltid positiv till olika uppslag som elevkåren utförde och var en klippa att stöda sig mot då skolans studeranden behövde få praktikplatser. Många av skolans examinander gick genom Bengts händer ut på fartygen i Engships flotta.

PERSONLIGEN JOBBADE JAG mycket tillsammans med Bengt – inte enbart angående skolans intressen utan även i alumniverksamheten och där främst tidningen The Captain. Bengt var redan från början en pådrivande kraft för att tidningen blev av. Otaliga artiklar har framkallats av honom, genom att själv skriva eller genom att han inspirerade någon annan att skriva in en artikel till tidningen. Bengt var många år redaktör för tidningen och samtidigt viceordförande för föreningen.

BENGT AVLADE SIN styrmansexamen 1965, överstyrmansexamen 1969 och sjökaptensexamen 1972.

Vi saknar vår vän Bengt och hoppas han får en lugn seglats i de nya farvatten han nu seglar i!

Per-Olof Karlsson

Fisk och tomater i lasten

Sjökapten Esa Mäkelä berättar i denna artikel om sin första sjöresa som jungman på Gustaf Eriksons kylfartyg Saggö.



DETTA SKEDDE PÅ hösten 1966. Jag blev student på våren och hade genomgått en misslyckad utgallringskurs till Tekniska högskolan. Jag var illa tvungen att göra någonting och jag fattade beslutet att gå till sjöss.

Via Kvarnen i Marienhamn fick jag anställning på ett relativt nytt kylfartyg som hette Saggö. Jag visste ingenting om fartyg och jag hade ingen aning om hurudant fartyg jag var på väg till. Länsmannen i Tövsala hade berättat åt min mor Hilka att det var frågan om ett medelstort lastfartyg. Det den enda informationen jag hade om själva fartyget.

På den tiden fanns det inga krav på sjömansutbildning. Det räckte med att man hade ett stort intresse, livets "hårda" skola kom från andra håll.

Arbetsförmedlingen i Mariehamn skickade per post flygbiljetten Åbo–Mariehamn, samt adress och instruktioner om hur man hittar den lokala sjömansarbetsförmedlingen. Samtidigt informerade man om att fartyget ligger i hamn i Göteborg.

25.10.1966. AVGÅNG FRÅN Åbo skedde kl. 12.00 med ett DC-3 flygplan. Min plats var bredvid vingen och jag kommer ihåg att jag tittade på den ihopnitade vingen och funderade om vi alls skulle komma fram.

Det såg nämligen ut som om varje nit på vingen hop-pade upp och ner i sin egen takt.

Men vi kom fram till Mariehamn och hittade till och med Kvarnen (sjömansarbetsförmedlingen). Jag fick en biljett från rederiet till Stockholmsflyget samt en till tåget Stockholm–Göteborg. På flygfältet träffade jag de andra som skulle ombord på Saggö.

26.10.1966. På morgonen var vi framme i Göteborg och under tågresan hade jag fått mera information om vårt fartyg. Jag fick höra att det var frågan om ett litet kylfartyg som gick i vild fart runt omkring hela världen. I hamnkontoret kunde man berätta att Saggö skulle anlända ca kl. 17.00.

Lite över fem gick vi till hamnen och mäklaren konstaterade att där är ert fartyg. Först såg jag ingenting, men sedan såg jag masten och en liten överbyggnad. Vattnet var så lågt och fartyget var så full lastat så man såg det knappt över kajkanten. Man blev ju lite besviken för man hade förväntat sig ett lite större fartyg.

Jag blev placerad i samma hytt som en äldre matros. Han var en erfaren sjöman och en av de få finsk-språkiga ombord, det var säkert orsaken till att jag placerades med honom.

27.10.1966. På morgonen var det väckning kl. 07.00 och den första arbetsdagen började. Vi öppnade luckorna, men annars var det nog ganska sjäsigt på grund av att de båda matroserna var ganska fulla. Arbetarna lossade hälften av vindruvorna, ca 500 ton, och vid skymningen kastade vi loss. Första sjöresan blev ganska kort, det var stiltje och vackert. Jag fick genast köra vakt, jungmännen körde 6-6 vakt, med andra ord var någondera av oss alltid på vakt.

Följande morgon kom vi till Helsingör där vi lossade resten av vindruvorna. Jag följde noggrant med alla arbeten, mest var jag säkert i vägen för de andra, men så småningom lärde jag mig mera och mera. Jag fick också höra att lönen var 200 mk per månad.

29.10.1966. På förmiddagen kom vi till första Slussen i Kiel. Under dagen körde vi sakta igenom kanalen som jag tyckte var livligt trafikerad. På kvällen körde vi igen ut vid Nordsjösidan. Då visste vi ännu inte vart vi var på väg, ordern var att sätta kurs söderut.

Nästa dag fick vi order att gå till Vigo i norra Spanien. Vart vi sedan skulle gå visste vi inte. Det var soligt och vackert på Biskaya, men det blåste lite och jag blev aningen sjösjuk. Resan till Spanien löpte annars bra, vädret var fint och jag tänkte att sjömanslivet är ju lätt.

2.11.1966. PÅ MORGONSIDAN av natten anlände vi till hamnet i Vigo, som var en lika stor stad som Helsingfors, trots att det inte kändes så. Jag var för första gången i Spanien och så långt hemifrån. Genast efter att vi anlände sa en av matroserna att vi skulle gå ut på en öl. Jag hängde förstås med, trots att jag blev lite fundersam över hur vi skulle kunna beställa öl för vi kunde inte språket, men det var inte ett problem. Matrosen talade bra spanska, ”dos servesa” sade han och vi fick våra öl och det blev min första språklektion. Jag hade blivit god vän med honom, vi var båda hemma från samma trakter, han var från Gustavs och jag var från Tövsala. Baren var ganska annorlunda än vad jag var van med, det var den närmaste baren med smutsigt golv där det låg sågspån och sopor.

Vigo var fiskeflottans hemmahamn i Spanien. Trälarna fiskade utanför afrikanska kusten och vi skulle transportera deras fångst hem. Innan dess skulle vi lasta förnödenheter och proviant till trälarna samt hämta deras brev hemifrån.

4.11.1966. På kvällen avgick vi med kurs söderut, destinationen var fortfarande okänd för oss.

Efter att vi hade lämnat Vigo råkade vi ut för hårt väder och jag blev sjösjuk. Det blåste ca 11 Beaufort. Atlanten drev upp över hundra meter långa vågor mot vårt lilla fartyg som gungade häftigt. Jag spydde allt överlopps och jag blev svag. Jag drack vatten och fick gå och spy igen, sedan var det lite bättre en stund, men så började det igen. Jag drack och spydde flera dagar. Vi hade motvind och jag hörde att vi vissa dagar inte alls kom framåt. Då önskade jag att jag aldrig hade gått till sjöss, men det gick över ganska fort. Trots det så skötte jag min vakt. Det blåste så hårt att autopiloten inte klarade av att hålla kursen, utan det krävdes en man vid rodret.

EN DAG UNDER min vakt råkade vi ut för ett kraftigt bottenlag och stöden för radarantennen i masten gav vika. Skepparen konstaterade att man måste klättra upp och surra fast den så att den inte skulle falla i sjön. Han beslöt att klättra upp tillsammans med mig. Styrman saktade ner farten och vi klättrade upp i masten. Fartyget gungade duktigt och där uppe i masten tog vinden i ordentligt, men det gick bra och vi fick scannern surrad. Så här efteråt kan man bara fundera på vilket språk vi pratade där uppe sinsemellan, han talade inte ett ord finska och jag kunde enbart lite svenska.

Slutligen mojnade vinden, men det gick nog flera dagar då jag inte klarade av att äta någonting alls. Efter det blev jag inte längre sjösjuk, men jag blev heller aldrig van vid det som många andra sjöman. Ända tills pensionsdagarna blev jag alltid extra trött när det var hård sjögång.

8.11.1966. Vi passerade Kanarieöarna och Las Palmas på vår styrbords sida. Då tänkte jag att det skulle ha varit trevligt att besöka öarna. Som jag redan tidigare konstaterade så hade man inte tagit beslut om till vilken hamn vi skulle, ordern var ju enbart att stäva söderut. Vi gick mellan Kanarieöarna till Dakar i Senegal för att bunkra. I något skede efter Kanarieöarna fick vi besked om att vi skulle lasta i Angola i staden Mocamedes.

11.11.1966. I Dakar lade vi till vid oljebolagets kaj och började bunkra. Ingen fick stiga i land för vi hade enbart några timmar på oss och man ville vara säker på att ingen försvann.



ALFONS HÅKANS

www.alfonshakans.fi



Merenneito II

6 mR kappseglingsbåten Merenneito II, byggd av Åbo Båtvarf 1928, renoveras för att bli ett ”seglande visitkort” för Runsalavarvet. Förutom ombordanställda på Alfons Håkans kommer styrmans- och sjökaptensstuderande från Aboa Mare att erbjudas möjlighet att delta i besättningen.



Alfons Håkans Hevoskarivägen 23, 20100 Åbo, Finland Tel +358 400 514 135 ruissalontelakka@alfonshakans.fi

atlas

Resan fortsatte söderut och vädret blev varmare dag för dag. Jag brände ryggen och det var 30–32 grader varmt. Havsvattnet var 29 grader. Det var första gången jag fiskat flygfiskar, man såg dem speciellt bra på natten. Vi tände all däckbelysning och fiskarna flög mot ljuset och ramlade ner på däck. Sedan var det bara att samla dem i en hink. Jag kan inte komma ihåg om vi åt upp dem, men de liknade strömmingar med små vingar.

20.11.1966. MOCAMEDES I Angola var följande hamn. Tidigt på morgonen ankrade vi i en liten vik en bit från hamnen. På måndag morgon förtöjde vi vid kajen. I över en vecka lastade vi djupfryst fisk från tre olika trålare. Mocamedes var en liten stad med 16 000 invånare, ärligt sagt en ganska intetsägande stad. Men nästan varje dag gick jag i land och festade lite med de andra sjömännen.

29.11.1966. Klockan 17.00 kastade vi igen loss och destinationerna var bekanta från förut, först blev det Dakar och sedan Vigo.

8.12.1966. Vi bunkrade i Dakar i förbifarten. Här förlorade jag mitt förtroende för de försäljare som

kom ombord. De sålde alla möjliga souvenirer som trummor och handgjorda ansiktsmasker. Jag skulle ha velat köpa en ansiktsmask av trä, men de råkade just ta slut. Jag hade köpt nya arbetsskor i Göteborg, men de passade inte så bra, så jag föreslog att jag skulle byta dem mot en mask. Försäljaren berättade att han hade flera masker hemma och att jag kunde ge skorna till honom så att han kunde springa och hämta några till hemifrån. Han sa också att han skulle hinna tillbaka innan fartyget skulle avgå. Jag gav honom skorna och jag kommer ihåg att jag tänkte att man kan lita på alla människor om de lovar någonting. Avgångstiden närmade sig och mörkret föll på, men ingen försäljare dök upp. Sedan fick vi order ”stand by”. Då tänkte jag fortfarande att skulle återvända. Förste styrman märkte att jag såg fundersam ut och undrade varför. Jag berättade om mina affärer och frågade om vi kunde vänta ännu några minuter så att försäljaren skulle hinna tillbaka. Han brast ut i skratt och sa att han är hundra procent säker på att jag aldrig kommer att se den försäljaren mera. Jag skämdes länge för det och berättade det inte för någon, men nu kan man till och med skratta åt det.

12.12.1966. Vi passerade åter Kanarieöarna.

15.12.1966. På morgonen lade vi åter till i Vigo hamn. Resan hade tagit sex veckor, men tiden hade gått fort. Jag gick i land varje kväll. Den djupfrysta fisk som vi hade i lastrummen lossades i rask takt. Sedan tog vi ombord nya brev och nya förnödenheter till trålarbesättningarna och så bar det igen av söderut.

Vi hade fått en ny skeppare ombord. Den gamla hade åkt hem till julen. Han hade inte varit hemma på julen på 12 år, inte så konstigt att han reste hem.

21.12.1966. Luften hade blivit varmare efter att vi passerade Spanien, där det var endast 11 grader när vi startade resan. Det var första dagen jag var utan skjorta på jobb. På natten passerade vi åter Kanarieöarna.

23.12.1966. På kvällen anlände fram till Dakar och på natten mot julafton kastade vi loss.

DET ÄR JULAFTON och det är varmt som fan. Nu satte vi luftkonditioneringen att blåsa kall luft. Eftermiddagen gick åt till torpning, granen som vi hade skaffat från Spanien dekorerade jag i mässen. På kvällen samlade skepparen besättningen på däck och bjöd på ett glas genever och önskade alla en god jul.

Samtidigt varvade man ner motorena så att maskinvakten kunde äta samtidigt som vi alla andra. Det fanns mycket mat och det var gott. Skepparen bjöd besättningen på en flaska genever och öl till maten. Till kvällsskaffet gav skepparen ännu en flaska konjak och senare när flaskan var tom fick vi finskt trestjärnigt ädelbrännvin och en flaska Johnny Walker.

I sådana tecken gick julafton riktigt bra. Vi hade fått veta i Dakar att vi igen skulle till Mocamedes. På kvällen var det 30 grader varmt.

ÅRSKIFTET PASSERADE GANSKA obemärkt utan några speciella ceremonier. Vädret hade svalnat en aning, eftersom vi passerat ekvatorn. Detta var tredje gången jag passerade ekvatorn. På detta fartyg orkade man inte ordna linjedop, man blev högst lite uppskrämd av de andra den första gången. Men nu känns det som om man skulle ha gjort det alltid, att segla över ekvatorn är vardagsmat.

2.1.1967. Vi anlände någon gång på morgonen till reddan ”in the Bay of Mocamedes” när jag ännu låg och sov. Denna gång var jag nattvakt, men annars gick allting ganska likadant till som tidigare. Det



**EXPERIENCE NEW
EXCLUSIVE MEGASTAR.
PREMIER IN JANUARY 2017.**

Read more: megastar.tallink.com

TALLINK Shuttle



ÅNIKAP

SJÖFARTSMÄSSAN i Åbo 19 – 20.10.2017

I oktober 2017 är det igen dags för sjöfartsmässan där branschens proffs, myndigheter, studerande och andra intresserade kan träffas och knyta värdefulla kontakter.

Mässan avslutas traditionsenligt med skepparbal på Åbo slott.

Skriv in datumet i kalendern så ses vi på sjöfartsmässan i Åbo!

Anmälan och mera info: annina.rosenqvist@aboamare.fi



Aboa Mare
Hertig Johans parkgata 21,
20100 Åbo, Finland

Tfn +358 (0)2 432 3123
maritime@aboamare.fi
www.aboamare.fi



enda som var annorlunda denna gång var att trålarna kom på utsidan av vårt fartyg när vi låg på redden. Trålarna kom en efter en så länge att lastrummet blev fullt. Landgången fälldes ner och hamnarbetarna kom ombord. De var så många att en del sov på däck och andra sov i lastrummet. Fisken som lastades var djupfryst och det var -20 grader i lastrummet. Gissa om den lokala befolkningen var van med sådana temperaturer, men de fick ta på sig päls och gå ner i lastrummet. De var ombord dygnet runt när det fanns någonting att lasta och arbetet pågick oberoende av tid på dygnet. De fick inte vistas någon annanstans på fartyget, de skulle hållas på däck, annars skulle de ha stulit allting ombord. Trots att de blev övervakade så försvann pejlrörets lock. De bodde flera dagar i sträck på däck så de hade egen mat med sig. Ankarklyset fungerade som toalett för dem. Stanken var förfärlig för det var ju över 30 grader varmt. En gång när en av dem var på sina bestyr råkade första styrmannen stå på bryggan och via radiotelefonen ge order till backen. Han förstod inte vad det var fråga om utan trodde det var någonting övernaturligt, så han sprang med byxorna nere bort från backen. Överstyrmannen hade roligt.

4.1.1967. Att vara nattvakt är ett jättebra arbets-

pass, man behöver inte göra någonting och när andra ska börja jobba så kan man själv gå och lägga sig. Det irriterade mig lite att vi låg till ankars på redden och att man inte kunde gå i land.

8.1.1967. Nästa alla åkte på safari. Bara jag, förste styrman och maskin II blev kvar ombord. Det irriterade mig lite, men det kunde inte hjälpas, vi låg fortsättningsvis för ankar på redden.

Vi Låg där i nästan två veckor. Vi hade nog några möjligheter att gå i land och festa lite, men nattlivet var inte nämnvärt. Vi förtöjde vid kajen endast för att bunkra och proviantera.

14.1.1967. ÄNTLIGEN LÄTTADE vi ankar. Enligt andre styrman såg det ut att bli vår sista gång eftersom trålarna också snart skulle återvända till Vigo. Det var fortsättningsvis lika varmt som i en bastu.

16.1.1967. Av någon oförklarlig orsak fick jag 39 graders feber. Samtidigt hade jag ont både i halsen och i ena örat. Förste styrman agerade läkare och bar in alla möjliga botemedel i hytten.

Nästa dag hade jag inte längre någon feber, men fortsättningsvis ont både i halsen och i ena örat.

19.1.1967. Jag började jag jobba igen vid midnatt. Vem vet vad det var för en sjukdom?

23.1.1967. Bunkring igen i Dakar. Jag försökte få syn på den försäljare som hade sprungit iväg med mina skor, men jag såg honom inte.

30.1.1967. Åter i Vigo och lossa fisk, men sedan upphörde fisktransporterna tills vidare. Vi fick order att lasta tomater på Kanarieöarna för Holland.

4.2.1967. PÅ KVÄLLEN anlände vi till Teneriffa. Första lastningsplatsen var Santa Cruz som senare blev mycket bekant för oss. Vi stannade inte länge, tomaterna lastades och därefter var det dags att fortsätta resan. Följande morgon blev det några timmars sjöresa till Las Palmas. Då lastade vi igen tomater.

6.2.1967. Vi avgick med destination Dieppe i norra Frankrike och därifrån vidare till Rotterdam. Det skulle åter bli två nya städer för mig.

12.2.1967. När vi kom till Dieppe på morgonen var det ebb och vi väntade på redan. Vid middagstid blev det högvatten och vi gick till kaj. Vi körde en halv kilometer genom kanaler och slussar. Det var så trånga ställen att man emellanåt undrade om vi alls skulle rymmas igenom. Vi fick njuta av en avslappnande helgkväll. Jag gick i land, men jag hade ingen lust att stanna där, för det var kallt, nästan 0 grader. Det var annars heller inte någon speciellt märkvärdig by.

På morgonen lossades hälften av lasten och följande dag fortsatte resan till Rotterdam. Det värsta var att det hela tiden blev allt kallare.

14.2.1967. Vi anlände till Rotterdam på förmiddagen. Lossandet var mycket effektivt.

15.2.1967. På eftermiddagen lade vi ut från Rotterdam. Destinationen var denna gång Lissabon, där vårt fartyg skulle användas som flytande köttlager. Vilket jobb för ett fraktfartyg.

17.2.1967. Jag drabbades av diarré. De andra sa att det berodde på den snabba klimatförändringen. När vi närmade oss Biskaya hade det till råga på allt utfärdats stormvarning.

20.2.1967. Huh, huh, äntligen kom vi över Biskaya. Det var tre hårda dagar, ibland seglade vi bakåt, vindstyrkan var Beufort 9, ibland till och med mera.

Det var sjömansromantik i högsta grad, stolarna hölls inte och stå och vattnet hölls

inte i kärnen. Rent ut sagt var det rena rama helvetet. Till råga på allt var vi tvungna att gå vakt som rorgångare för autopiloten klarade inte av styrningen. Under denna tid ramlade radarantennen igen ner och den stora antennen tänkte falla ner.

21.2.1967. GENAST EFTER ankomst till Lissabon började vi lasta djupfryst kött och efter det låg vi förtöjda vid kaj, gud vet hur länge. Det irriterade inte alls för Lissabon var ett bra ställe. Det märkte jag genast efter första kvällen. Det enda som var dåligt var att saldot blev lidande. Detta har med rätt gett upphov till talesättet bland sjömän: "Det som flickorna har i Lissabon, de har dom i Lissabon". Det här är en legendarisk och välkänd festplats för sjömän och senast här lärde vi oss sjömänssederna.

Nära oss lastade Finnliness tankfartyg Finnlark rödvin. När vinet pumpades in i lastrummet så märkte vi att slangkopplingen läckte ganska mycket vin på marken. Vi sa åt nattvakten att lägga en hink under och sedan ta den ombord. Om jag kommer rätt ihåg så fick vi flera hinkar rödvin. Smaken var ju inte den bästa men de äldre matroserna drack sig fulla flera gånger.

26.2.1967. Vi var med kompisarna och tittade på en fotbollsmatch Benfica-Sporting. Där var 50 000 andra åskådare och stämningen var som den enbart kan vara i Portugal, vilken upplevelse. De spelade jämt så slutresultatet blev 1-1.

8.3.1967. Vi var fortfarande kvar i Lissabon. Följande morgon skulle vi "skifta" uppåt floden en liten bit. Sedan blev lossning och dags att kasta loss,





hoppeligen. Det blev att spendera allt för mycket pengar där. En av matroserna såg vi inte på två dagar. Förste styrman var väldigt sur.

12.3.1967. När mörkret hade lagt sig på lördagen blev det äntligen avgång. Destinationen var Las Palmas. Där väntade antagligen tomater som skulle fraktas till Rotterdam.

14.3.1967. Tidigt på morgonsidan av natten anlände vi till Las Palmas, Gran Canaria. Vi väntade på redan ända tills gryningen. Sedan blev det igen att lasta tomater. Vi spenderade en avslappnande dag på Las Canteras sandstränder. Vi badade och solade tillsammans med massor av turister. Det kan hända att vi till och med avnjöt några öl. Följande natt klockan var det dags att sätta kurs norrut.

20.3.1967. Jag väntade på brev hemifrån och det var svåra tider för mig. Jag hade svårt att bestämma mig för om jag skulle göra min militärtjänst eller stanna kvar på sjön.

21.3.1967. Rotterdam. Tomaterna lossades och följande dag åter avgång mot Kanarieöarna.

28.3.1967. Vi anlände till Santa Cruz, Teneriffa på morgonen. Tomaterna lastades och samma dag ut igen. Destination Las Palmas

29.3.1967. I Las Palmas lastades tomater och sedan avgång mot Rotterdam.

4.4.1967. Rotterdam. Jag ringde för första gången efter min avgång hem från sjömanskyrkan. By the way, ett trivsamt ställe, vi badade till och med bastu.

8.4.1967. På natten anlände vi till Hamburg. Jag tog ledigt på morgonen och träffade min kusin Maisa.

9.4.1967. På morgonen började vi göra oss sjöklara. Det var utmanande för vi hade sex stora Mercedes-lastbilar på däck. Jag var tre timmar till rors efter avgång innan jag kunde njuta av helgen. Kursen mot Reykjavik är förresten 300 grader.

13.4.1967. Vi anlände till Reykjavik medan det fortfarande var varmt där.

15.4.1967. På morgonen var det -10 grader kallt. Jag kommer ihåg Island som en trevlig plats. Nattklubbarna var fyllda med nästan enbart kvinnor för alla män som jobbade på fiskefartyg. Det passade förstås oss.

DE FÖLJANDE DAGARNA lastade vi djupfryst minkfoder på olika platser. Det luktade vidrigt om det hann tina. Vi besökte nästan alla små bryggor runt Island.

19.4.1967. Efter avgång från Akranäs våldsamt sjögång. Det var det värsta ovädret under resan.

20.4.1967. Vi anlände till Stykkisholm, några lådor på och ut på sjön igen. Samma dag anlände vi till Olofsvik.



21.4. 1967. På natten kastade vi loss från Olofsvik. Det snöade så mycket att man inte kunde se backen från bryggan. På morgonen kom vi till Keflavik som var vår nästsista hamn på Island

22.4.1967. Vi anlände till vår sista hamn, Vestmannaeyri. Lastandet blev klart, men det stormade så hårt att vi inte kunde avgå. Stormen fortsatte följande dag. På kvällen gick vi på bio.

24.4.1967. På morgonen kastade vi loss och styrde mot Östersjön. Jag fick höra att vi skulle gå via Köpenhamn. Efter det skulle det bli Ryssland och sedan Umeå eller till och med Mariehamn. Jag hade redan meddelat att jag tar ut lönen i följande hamn i Ryssland, om jag får...

29.4.1967. Vi besökte Köpenhamn för att hämta några papper. Det tog ca en halv timme.

30.4.1967. Vi anlände till Klaipėda och lossade en del av lasten.

3.5.1967. Vi kastade loss med destination Sverige

5.5.1967. Ankomst till Umeå. Här avslutades min mönstring. En stor del av besättningen mönstrade av här.

6.5.1967. På morgonen klockan sex startade vi hemåt. Först med flyget till Stockholm, sedan via Mariehamn vidare till Åbo. Därmed hade skedet i mitt liv ombord på kylfartyget Saggö kommit till sitt slut.

Esa Mäkelä



PRIMA

SHIPPING GROUP

Tolkistentie 773, 06750 Tolkkinen, Finland
Phone: +358 19 521 1100, info@primas.fi
www.primas.fi

En arbetsplats med många möjligheter








Är du intresserad av att jobba inom sjöfart och turism?
Rederiaktiebolaget Eckerö erbjuder ett brett urval yrkesområden ombord och iland. Anmäl ditt intresse på rederiabeckero.ax

Rederiaktiebolaget

ECKERÖ

ECKERÖ LINJEN

BIRKA CRUISES

ECKERÖ LINE

ECKERÖ SHIPPING

WILLIAMS



www.aboamare.fi

Sjöfartsutbildning i Åbo, Finland



Studera på svenska till **Sjökapten (YH)** vid Yrkehögskolan Novia i Åbo. Ansökan till examensinriktade dagstudier (för dem med andra stadiets utbildning, t.ex. gymnasium) eller flerformsstudier (för dem med styrmansutbildning), **15.3 - 5.4.2017** via www.studieinfo.fi. **Sökande från de nordiska länderna** kan kontakta utbildningsansvarig lektor Petteri Niittymäki, +358 44 762 3400, petteri.niittymaki@novia.fi för mera information.

Bachelor of Marine Technology, Maritime Management, Captain study for a Captain's degree in English at Novia University of Applied Sciences in Turku, Finland. Application **10.1 - 25.1.2017** through www.studyinfo.fi. Contact Tony Karlsson, Head of Degree Programme +358 44 762 3411, tony.karlsson@novia.fi for more information.

Vaktstyrman- eller vaktmaskinmästarutbildning som fristående yrkesexamen ordnas vid Axxell Aboa Mare. Ansökan **1.1 - 15.5.2017**. Utbildningen påbörjas under hösten 2017. Ytterligare info ges av Robert Stolpe, robert.stolpe@axxell.fi för vaktstyrmansutbildningen och av Bertel Henriksson, bertel.henriksson@axxell.fi för vaktmaskinmästarutbildningen.

NOVIA
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

www.novia.fi

AXXELL
WWW.AXXELL.FI

www.axxell.fi



www.aboamare.fi

Master's Education in Shipping



Master's degree for Sea Captains and Marine Engineers alike

The **Master's degree programme in Maritime Management** comprises 60 ECTS and the degree title is Master of Engineering or Master of Marine Technology, depending on your previous Bachelor's degree.

In the programme e-learning is emphasized and working at sea during the studies is possible. A longer period ashore when working on the thesis is probably advisable. The program is delivered in English.

Application **10.1 - 25.1.2017** on www.studyinfo.fi

Contact Peter Björkroth Head of Degree Programme +358 (0)2 432 3404, peter.bjorkroth@novia.fi for more information.

www.novia.fi

NOVIA
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES