

ANNONSBILAGA



THECAPTAIN

MEDLEMSTIDNING FÖR ÅNIKAP

2018



- MED HAAGA GENOM NORDOSTPASSAGEN
- WHY FINLAND? BLIVANDE SJÖKAPTEN FRÅN USA BERÄTTAR
- SKEPPSBEFÄL FIRAR 150 ÅR
- AUTONOMA FARTYG INGET HOT

Training by Experienced Instructors

- ✓ IGF Code, Basic and Advanced
- ✓ Polar Code, Basic and Advanced
- ✓ ...and other customized training with state-of-the-art simulators

Explore more training possibilities >> aboamare.fi

”

The course was well planned and executed. The leading instructor had knowledge and experience in operating in ice, and his classes and practical instructions during simulator exercises made the course more interesting than just learning from books.”

Zekan Juraj, Captain, VShips Leisure
Participant in Polar Code Training



ABOA MARE, Juhana Herttuan puistokatu 21, 20100 Turku, Finland

www.aboamare.fi

Nya tag i marknadsföring av utbildningen



JAG HAR MED stor oro följt hur ansökningssiffrorna till sjöbefälsutbildningarna gått ner i Sverige. Vi förväntar oss samma utveckling i Finland. Tillsvidare har vi dock lyckats fylla alla nybörjarplatser och vi har tagit nya tag i marknadsföringen. Aboa Mare öppnade dörrarna för allmänheten nu i november och det blev helt klart att detta bör vi även göra i framtiden. Sjöfartsmässan vi anordnar vartannat år är inte tillräckligt för att locka ungdomar till branschen.

EN FAKTOR SOM inverkat på allmänhetens syn på branschen har säkert varit den orealistiska marknadsföringen från instrumenttillverkarna av så kallade autonoma fartyg, där allmänheten tolkat att det är frågan om obemannade fartyg. Obemannade fartyg ute på internationellt vatten kommer vi antagligen inte i högre grad att uppleva förrän långt i framtiden – om ens då. Tester görs säkert men frågorna som

måste lösas är många och att allt detta ännu kunde göras ekonomiskt försvarbart blir mycket svårt!

HELT SÄKERT KOMMER digitaliseringen att ha stor inverkan i branschen men jag är övertygad om att denna trend medför ökade möjligheter och nya arbetsplatser för aktivt sjöbefäl med en modern utbildning!

Jag önskar alla läsare en riktigt Fridfull Jul och ett Gott Nytt År 2019!

Per-Olof Karlsson
Ordförande, Ånikap



• THE CAPTAIN 2018

- 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

Elevföreningen besöker SMM



ABOA MARES ELEVFÖRENING har besökt den stora sjöfartsmässan SMM i Hamburg och tagit en liten titt in i den maritima framtiden.

Hamburg har lidit mycket under andra världskriget. Speciellt den stora eldstormen i samband med operation Gomorrha ödelade stora delar av staden.

Lyckligtvis hade man förberett sig i naturhistoriska museet och flyttade bort alla föremål som var bevarade i alkohol eftersom de var så brandfarliga. Man förde dem till en tunnelbana i närheten.

Därför förlorade museet en stor del av sina torra samlingar under eldstormen medan resten var i säkert förvar. Eller så trodde man i alla fall. Man hade inte räknat med stadens svartabörsmarknad efter kriget. Alkohol från preparaten stals ur tunneln och 14 procent av museets samlingar förstördes under efterkrigstiden.

NI UNDRAR SÄKERT varför jag berättar det här då jag egentligen (åtminstone enligt rubriken) borde skriva

om världens största sjöfartsmässa? Nåväl, goda berättelser kräver intressanta anekdoter. Den här anekdoten är kanske inte jätteintressant, men den är ganska rolig, tycker jag. Och var jag hittade den är intressant.

Vad gör man om man studerar sjöfart och befinner sig i vad som måste vara den mest maritima staden i Europa? Visst! Man åkte till Hamburgs sjöfartsmuseum. Och där hittade jag denna anekdot bland alla skeppsmodeller, målningar samt historiska och något modernare föremål.

MEN LÅT OSS blicka bakåt en stund. Hur kommer det sig att Elevföreningen vid Navigationsskolan i Åbo reser till Hamburg?

Jo, varje år, till och med april, kan studerandeföreningar med anknytning till sjöfart ansöka om bidrag från Gustaf B. Thordéns Stipendiestiftelse. Det beslutade vi oss för att göra.

Aboa Mare deltar ju på SMM i Hamburg varje gång som mässan ordnas. Varför kunde alltså inte

studenterna komma med? Sagt och gjort. Vi erhöll ett stipendium för vår resa till Tyskland.

SMM är som sagt världens största sjöfartsmässa och om det finns ett ställe på jorden där man kan kolla in ny utveckling och nya trender inom branschen, så är det på SMM. Eller, formulerat med klickbetesvokabulär: "De lämnade landet och såg stora, innovativa idéer".

När man åker till en mässa som SMM, märks det ganska snabbt att Åbo ligger i centrum av den maritima sektorn. Inte bara i Finland utan även internationellt. Och man ser samtidigt att ingalunda allting som man har lärt sig förblir eviga sanningar. Men sist och slutligen har de där nya teknikerna till stor del en anknytning till Åbo.

Men det är någonting som vi ska återkomma till senare. Låt oss återvända till Hamburg och St. Pauli, där vårt hotell var beläget. Vi befann oss nästan mitt på den berömda Reeperbahn. Visst har vi njutit av stadens nattliv. Det är ju trots allt Hamburg och Hamburg är en sjömansstad.

I ALTONA, SOM traditionellt är fiskarnas och hantverkarnas stad (numera en stadsdel), finns Hamburgs äldsta sjömanskrog "Zum Schellfischposten". Givetvis måste man tillbringa några kvällar där under en resa till Hamburg.

En liten detalj om Altona: Staden började växa upp 1537 kring en krog. Det är alltså självklart att det finns både en sjömans- och en dryckeskultur vid Hamburgs fisktorg.

Men tillbaka till SMM och vad vi upplevde där. I skolan lärde vi oss att oljefiltrering i stora motorer



alltid görs med separatorer eftersom normala filter inte skulle vara tillräckligt effektiva. Nu finns det förstås vissa nackdelar med att använda separator. Det finns rörliga delar och de kräver energi. Dessutom verkar det vara så att man får en ganska stor oljeförlust med en separator.

NÄR MIN FAR fortfarande var aktiv inom arbetslivet var situationen den att det inte fanns några alternativ till separatorer för stora fartygsmotorer. Men det var på 70-talet som han var med om att konstruera sådana motorer.

Nuförtiden finns det andra lösningar. Och inte bara för mindre hjälpmaskiner.

– De funkas också för stora maskiner, säger Rune Hjortnæs Pedersen från GreenOil.

Det danska företaget tillverkar oljefilter för bland annat maritimt bruk som saknar rörliga delar och därmed hjälper till att spara både energi och underhållskostnader. På färjan Amorella har de redan tagit sådana i bruk.

JAG HITTADE ÄVEN en annan länk till Åbo. Praktiskt taget det första vad jag såg på mässan var en buss från Marinfloc, ett svenskt företag som har alla möjliga lösningar för vattenrening ombord på fartyg. Detta är inte något exceptionellt. Det intressanta är att firman jobbar rätt tillsammans med TUI Cruises med deras nybyggen vid Åbovarvet.

Ni ser, Åbo ligger i centrum av den maritima sektorn.

Stefan Crämer

Den integrerade bryggans fader har gått bort



SJÖKAPTEN KARI LARJO har lämnat oss för gott. En världskänd yrkesbroder och vän är borta. Jag sitter och minns våra år tillsammans. Efter att jag lämnat det aktiva sjömanslivet fick jag anställning som marininspektör på Ångfartygsaktiebolaget Bore i Åbo.

Silja Lines nybygge skulle övertas av rederiet och jag fick i uppdrag att planera bryggan och navigationsutrustningen till ett, för den tiden, mycket stort passagerarfartyg på rutten Åbo–Stockholm. Till detta var jag inte kapabel med min erfarenhet och tillsatte därför en arbetsgrupp bestående av befälhavarna på de existerande färjorna.

Det skulle visa sig att den vägen var oframkomlig. Varje befälhavare ville ha en brygga som den han blivit van vid på sitt fartyg. En i gruppen skiljde sig från de andra. Befälhavaren på Botnia, kapten Kari Larjo, hade nya idéer.

Under hans lediga vecka bjöd jag hem honom och

i bastun drog vi upp riktlinjer för vårt samarbete som skulle vara fram till hans död.

KARI SATTE SIG ned vid sitt ritbord och började skapa. Ett fullständigt nytt koncept växte fram med inslag från ett flygplans cockpit och kontrollrum inom den automatiserade industrin. Den övergripande tanken var "One Man Control". En u-formad panel med två stolar på varsin sida av en mittenkonsol gav plats åt vaktstyrman och linjelotsen med all behövlig instrumentering och kontroller inom bekvämt räckhåll.

Kari utsågs till befälhavare för nybygget, som senare skulle bli Bore I. Karis ritningar och idéer presenterades för Wärtsiläs Åbovarv, som kategoriskt tog avstånd från planerna: "Omöjligt att bygga något sådant".

Hemma på vårt vardagsrumsgolv satte vi oss ned

med papp, saxar, färgpennor och lim och byggde en modell av den planerade bryggan med alla instrument och kontroller i konsolen i skala 1:20. Modellen forslades till varvsingenjörens rum, placerades på hans skrivbord och Kari förklarade vänligt att om vi kan bygga den i papp så kan ni bygga den i plåt.

Så blev det. Efter leveransen inbjöds alla internationella sjöfartstidningar för att bekanta sig med nybygget. Bilder av den revolutionerande bryggan spreds över hela världen och presenterades vid många symposier. Idag har Karis brygglayout slagit igenom och finns på alla något större fartyg. Den sista bryggan som Kari planerade kan beskådas på Silja Serenade.

KARI INSÅG OCKSÅ att det i längden skulle bli omöjligt att på ett säkert sätt styra allt större färjor manuellt genom skärgårdsfarledernas slingriga krokar. Här behövdes hjälp av automatiken.

På ett navigationssymposium i Oslo träffade vi en svensk civilingenjör, Jerk Oldenburg, som hade utvecklat ett mycket känsligt luftburet gyro. På en parkbänk, under en paus, ritade Kari en principskiss av en gyrostyrd autopilot med en käpp i sanden. Jerk förstod idén och efter en tid inleddes testkörningarna på Bore I. Avsikten var alltså att också kunna behärska ett fartygs gir lika bra som en rak kurs. Testerna visade att detta var helt möjligt och systemet tillämpas idag på alla moderna fartyg.

FÖLJANDE TANKE SOM slog Kari var, att man på radarbilden istället för en rak "heading line" borde få den att kröka sig och visa hur fartyget kommer att gira. Det behövdes en "predictor" som baserade sig på antingen girhastighet eller girradie.

Nu blev svenska försvarets forskningsanstalt FOA intresserad. Varken dåtida Nokia Electronics eller finska försvaret visade något intresse. Ett samarbete etablerades, som resulterade i att FOA installerade två datorer, stora som klädsåp, på fartygets brygga. Den tidens radarapparater var analoga och man var därför tvungna att gå in med en puls, som försämrade radarbilden men visade en streckad, böjd linje, som autopiloten följde. Det som behövdes var följaktligen en digital radar. Sådana utvecklades redan på den hemliga "military"-sidan men Kari gav sig inte. Han inledde ett mångårigt samarbete med Atlas i Tyskland

och som ett resultat av bland annat hans arbete är alla radarapparater idag digitala och kan således integreras med andra instrument.

KARI LÖSTE OCKSÅ andra problem. Atlas inbjöd honom en gång till fabriken i Bremen för idékläckning men också till en galamiddag med högsta chefen som värd. Kari packade ner sina festkläder och reste iväg. På kvällen, då han klädde sig inför det celebra tillfället, märkte han att han av misstag fått med sig två vänster skor. Tiden var knapp och ingenting hjälpte. Han klämde in sin högra fot i den andra vänsterskon och haltade längs den röda mattan fram till chefen som hälsade och frågade:

"But Captain Larjo, have you hurt your foot?"

Kari svarade bara leende som saken var:

"No, I have two left foot shoes".

MEN DET VAR inte bara innovationer inom navigationen som intresserade Kari. Han fördjupade sig också i navigationens historia. Under sin tid som befälhavare på Bore Star, då fartyget en tid gick i kryssningstrafik på Västafrika och Kanarieöarna, tillverkade han, med hjälp av timmermannen, gamla tiders navigationsinstrument av trä och fanér. Om dessa höll han föredrag för intresserade passagerare och bestämde till och med fartygets ungefärliga position med hjälp av dem.

Han visade också att Kolumbus var en mycket bättre navigatör än vad som framställs i historieböckerna.

Kari var medlem i brittiska "Institute of Navigation" och studerade genom institutets publikation allt som hände inom navigationskonstens område. För sina insatser för sjösäkerheten beviljades han institutets medalj som den enda personen i Finland som någonsin tilldelats denna utmärkelse.

OCKSÅ ANNAT SOM förbättrade säkerheten till sjöss engagerade Kari. Vid en av våra bastukvällar frågade jag Kari om han kan farleden mellan Åbo och Stockholm så bra att han kunde överta linjelotsens uppgifter. Kari blev fundersam. Efter en tid meddelade han att han försökt men inte klarat uppgiften så bra att han skulle kunna ersätta en linjelots.

Vad gjorde han då? Han tog ledigt några månader från sitt befälhavarjobb och mönstrade på som lots-elev med lotselevs villkor och lön. Efter att han avlagt

sin linjelotsexamen inleddes motsvarande utbildning av alla styrmän på rederiets fartyg och så småningom hade alla linjelotskompetens.

Många av de gamla linjelotsarna såg detta som ett hot mot deras jobb och vände sig till sitt förbund och anklagade Kari för illojal verksamhet. Skeppsbefälsförbundet hotade till och med att utesluta Kari från förbundet för sådan verksamhet, men till slut insåg man att detta var den rätta vägen att garantera en säker navigation i skärgårdens trånga farleder under alla förhållanden.

Gentemot de rederitjänstemän, som eventuellt kom med kritik om att hans sätt att sköta säkerheten blev onödigt dyrt, gav han aldrig efter. Han blev inte heller irriterad utan förklarade varför och saken var ur världen.

KARIS ANALYTISKA FÖRMÅGA utnyttjades också av Haverikommissionen i Finland då den analyserade fartygshaverier. Kari djupdök i det som inträffat och definierade alla faktorer som tillsammans orsakat

haveriet. Också genom detta arbete har Kari på ett avgörande sätt kunnat förbättra sjösäkerheten både här och internationellt.

Kari var mycket omtyckt av besättningarna på sina fartyg. Hans varma leende inverkade ofta till att små konflikter försvann och stämningen ombord i hans fartyg var alltid mycket bra. Man har till och med på ett vänligt sätt ibland framhållit att han var alltför rättvis.

Han var rakryggad och rättvis, kamratlig och förstående men samtidigt också krävande. Slarv med säkerhetsfrågor och riskbedömning tolererades inte. På hans initiativ togs avvikelserapportering i bruk långt före de nu regelförda kvalitets- och säkerhetssystemen ombord. Han behövde aldrig avge en sjöförklaring.

Finland och dess sjöfartsnäring, sjöfolk, familj och vänner har all anledning att vara stolta över denna sjökaptens livsgärning. Vi glömmer den aldrig. R. I. P.

*Lennart Hagelstam
Kollega och vän*

Sjöfartens Dag MARITIME DAY

**Welcome back
Thursday 9 May 2019**



www.sjofart.ax

Organizer:

ålands sjöfart

In co-operation with:



EXPERIENCE TO TAKE YOU FORWARD

Marine Insurance is
foremost a question
of experience and
service.



ALANDIA
MARINE

Mariehamn | Helsinki | Stockholm
www.alandia.com

”Inget hot mot sjöyrkena”



DISKUSSIONEN OM AUTONOMA och fjärrstyrda fartyg har varit livlig de senaste åren. Micael Vuorio, ansvarig för fortbildningsverksamheten av sjöbefäl samt programansvarig för magistersutbildningen på engelska (Autonomous Maritime Operation) vid sjöbefälsskolan Aboa Mare i Åbo, anser att den är intressant, men att den ofta har utgått från utrustningstillverkarnas synvinkel. Ibland har man kanske inte betonat tillräckligt mycket att behovet av väl utbildat sjöfolk ingalunda kommer att försvinna på grund av autonoma fartyg.

– Jag ser bara fördelar och det kommer alltid att finnas sjöfart i Finland som kräver besättning och befäl. Vi har så många olika nivåer inom sjöfartsklustret, menar han.

I Finland är situationen med minskat söktryck till sjöbefälsskolorna inte lika dystert som i Sverige, trots

en vikande trend i elevintaget på nationell nivå. Det förvånar Micael Vuorio, eftersom både däck- och maskinbefäl är yrken som redan nu är och fortsättningsvis kommer att vara eftertraktade på arbetsmarknaden.

– Den som utbildar sig till sjöbefäl utbildar sig till ett framtidsyrke och kommer knappast att ha svårigheter att få jobb.

MICAEL VUORIO TROR inte att de framtidsbilder som främst tillverkare av utrustning presenterar med autonoma och till och med helt obemannade fjärrstyrda fartyg direkt inverkar på söktrycket i sjöbefälsskolorna, men medger att det trots allt kan ha en viss betydelse. Därför uppmanar han ungdomar som funderar på en karriär till sjöss att inte låta sig avskräckas av sådana framtidsscenarier. Dels för att

de ligger långt fram i tiden, dels för att det finns så många olika typer av trafik som inte kan opereras autonomt eller obemannat.

– Jag hoppas verkligen att den pågående diskussionen om autonoma fartyg inte minskar intresset för att söka sig till sjöyrken. Diskussionen är däremot välkommen för att den ger en boost till hela klustret att utveckla nya grejer, att vara innovativt och ta in ny teknologi och automation. Men man måste också vara realist. Nu har man talat mycket om fjärrstyrda och helt obemannade fartyg och det är kanske där som vi lite ska sakta ner farten. I framtiden kommer det säkert att finnas delvis obemannade fartyg, där vissa funktioner kanske tillfälligt är obemannade, men det finns fortfarande personer ombord.

DET FINNS ENLIGT Micael Vuorio ett stort behov av sjöbefäl även om – eller när – de fjärrstyrda fartygen kommer. Däremot är han säker på att det traditionella sjömansyrket kommer att förändras.

– Yrket blir i framtiden allt mer inriktat på informationsteknik och högteknologi, utan att för den skull fränse den praktiska biten.

Han säger också att en utveckling där autonoma fartyg allt mer skulle ta över tar mycket lång tid, inte minst för alla de ändringar som krävs inom internationella regelverk.

– En annan orsak är att prislappen på ett fullt automatiserat fartyg skulle vara alltför hög för att det skulle göras beställningar i någon större utsträckning.

Han betonar också att det kan vara en stor skillnad mellan autonoma och fjärrstyrda fartyg.

– Ett fjärrstyrt fartyg kontrolleras från land och har ingen besättning ombord medan ett autonomt fartyg rör sig själv men kan fortfarande ha personal ombord. Det som är intressant i dagens diskussion är också att man enbart talar om navigationen som kanske är den lättaste biten att lösa. Det som ingen vågar tala om är maskineriet som kräver underhåll hela tiden. Vi måste lösa den biten innan vi har fartyg med ett så pålitligt maskineri att de kan opereras obemannade på oceanerna. Framdrivningen måste antagligen ske på något annat sätt än i dag för att det ska lyckas.

MICAEL VUORIO ÄR alltså inte orolig för att sjöyrkena skulle vara hotade. Däremot anser han att sjöbefälsskolorna har en stor utmaning i att anpassa sin

utbildning till den snabba utveckling som sker vad gäller tekniken ombord.

– Det kommer att finnas fler olika nivåer inom sjöyrkena i framtiden. Vi kommer fortfarande att ha ett stort behov av ombordanställda som kan navigera eller behärskar det praktiska med dieselmotorer och all annan utrustning som kräver underhåll. Sedan måste vi också ha personal som är mer inriktad på IT men i tillägg till detta också har sjöfartskunskaper.

FRAMTIDENS SJÖBEFÄLSYRKE HANDLAR mer och mer om högteknologi, men samtidigt får man inte glömma det praktiska. Micael Vuorio tror att mångsidigheten leder till ett betydligt bredare intresse för dessa yrken.

– Det finns en plats även för dem som inte är så intresserade av högteknologi. Vi behöver ett stort antal inrikesskeppare och maskinskötare, för att inte tala om vaktstyrman och vaktmaskinmästare. Med denna praktiska utbildning har man fältet öppet till hela klustret och kan fortsätta hur långt som helst efter det. Man måste se på helheten och vilka möjligheter man har. När man kommer in i den här branschen har man alla möjligheter att kunna växa till vad som helst. Man är inte bunden till enbart ett sjöjobb.

Pär-Henrik Sjöström

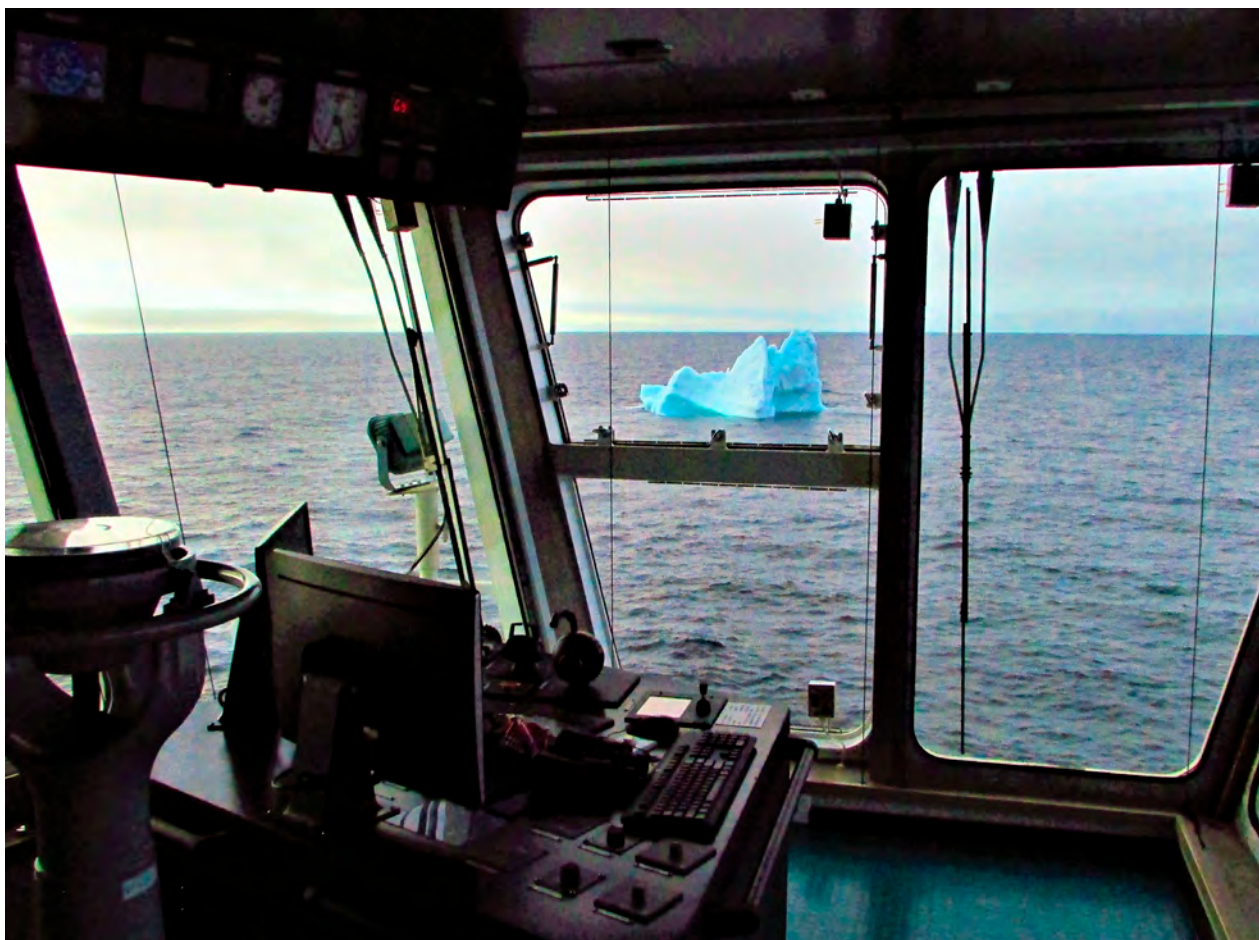
Autonomous Maritime Operation

För att tillgodose sjöfartsklustrets behov av specialutbildad arbetskraft med sjöerfarenhet har Aboa Mare startat en ny magistersutbildning på engelska, Autonomous Maritime Operation.

Syftet med den är att ge en kompletterande kunskap för exempelvis ingenjörer och sjökaptener. Utbildningen omfattar 60 studiepoäng och pågår två år i halvfart så att man kan genomföra den parallellt med att man arbetar. Den består av sex kurser som bland annat behandlar automation, artificiell intelligens, cybersäkerhet och fjärrstyrning. Den är även riktad till personer som inte tidigare har varit på sjön.

Ett inträdeskrav är att man redan har en examen från yrkeshögskola och tre års arbetserfarenhet efter examen.

Isfattigt i Nordostpassagen



ESL SHIPPINGS NYBYGGEN Haaga och Viikki har nu båda inlett sin trafik och kommer bland annat att transportera råvaror för ståltillverkaren SSAB i enlighet med ett flerårigt skeppningsavtal. De miljösmarta fartygen är byggda av Jinling Shipyard i Nanjing i Kina och resan till Europa gjordes genom Nordostpassagen, sjövägen norr om Ryssland.

Haaga är egentligen det andra fartyget i serien, men levererades före Viikki. En av de två avlösande befälhavarna på Haaga är Jussi Vaahtikari, som tog fartyget från varvet till Östersjön.

– När vi var klara med vår provtur återstod fortfarande några kompletterande arbeten på Viikki som redan var utförda på Haaga.

Planerna ändrades därför så att det blev Haaga som lämnade varvet först. Haaga avgick från Kina den 23 augusti och anlände till destinationen Oxelösund den

2 oktober 2018.

– Vi visste redan innan vi lämnade varvet att vi skulle lasta koks för SSAB i Sakaide i Japan till Oxelösund och började undersöka vilka rutter som skulle vara bra och rationella, berättar han.

DE ALTERNATIV SOM främst undersöktes var att göra resan via Adenviken, Panamakanalen eller Nordostpassagen.

– Vi konstaterade snart att vi hade de rätta förutsättningarna för att ta den norra sjövägen och när vi jämförde med andra alternativ blev det klart att det definitivt lönade sig att ansöka om tillstånd.

Beslutet påverkades bland annat av att Haaga skulle gå genom Nordostpassagen under den absolut lämpligaste tiden på året.

– Det är som mest öppet vatten där under höst-

säsongen. Vi lämnade in vår ansökan och redan när Haaga överläts från varvet hade vi erhållit nödvändiga tillstånd från ryska myndigheter. Vi överlämnade uppgifter om bland annat besättningens kompetens samt fartygets prestanda och övriga resurser.

Från Ryssland erhöll fartyget tillstånd att vid behov till och med gå utan isbrytare genom Nordostpassagen.

– Eftersom vi var där första gången beslutade vi emellertid att för säkerhets skull ta isbrytare för den sträcka där vi visste att det skulle kunna finnas is i viss utsträckning.

NÄR HAAGA LASTADE i Sakai de närmade sig supertai-funen Jebi som sedan förorsakade mycket förödelse i Japan.

– Det uppstod ett klart behov av att avgå snarast möjligt, förklarar Jussi Vaahtikari.

Fartyget hade avtalat med SMHI om ruttplanering och denna blev genast i detta skede av resan till stor nytta. Jussi Vaahtikari berättar att Haaga tack vare SMHI:s rapporter och rekommendationer lyckades undvika det värsta ovädret.

– SMHI:s weather routing är absolut utmärkt. Vi fick dagliga rekommendationer från SMHI vad som lönade sig att göra och gick tillsammans med dem igenom vad vi hade att vänta oss och hur det bäst lönade sig att avancera. Vi hade denna tjänst i bruk ända till Skagen och hade stor nytta av den ännu på Nordsjön.

När Haaga kom till Atlanten var nämligen tre lågtryck i rad på ingående utanför norska kusten.

– Vi lyckades åter med hjälp av weather routing optimeras tajmingen. I det andra lågtrycket var den signifikanta våghöjden över tio meter och vi saktade farten utanför Lofoten så att det hann passera.

FÖRE BERINGS SUND gjordes en kompletterande bunkring av MGO för att säkerställa att fartyget med god marginal hade tillräckligt med bränsle ända till Skagen.

– När man kommer till området följer de ryska myndigheterna upp hur mycket bränsle, proviant och färskvatten det finns ombord för att hålla koll på hur många dygn man klarar sig om det skulle uppstå problem, säger Jussi Vaahtikari.

Han påpekar att en stor skillnad jämfört med



Östersjön är att det i Nordostpassagen inte går att få omedelbar hjälp om något skulle hända.

– Man måste vara medveten om att det tar lång tid att få hjälp. Men Ryssland har bra kontroll över området och det går att få hjälp.

Haaga är utrustad med ett traditionellt Iridium-satellitesystem eftersom kommunikation via normala geostationära satelliter inte är möjligt på så nordliga breddgrader.

JUSSI VAAHTIKARI BERÄTTAR att samarbetet med den ryska sjöfartsadministrationen var smidigt och väl fungerande.

– Det finns en klar struktur för vem man ska kontakta och hur. De vill ha dagliga rapporter och med isbrytarna fungerade samarbetet på liknande sätt som på Östersjön. Det var också professionellt bryggbefäl ombord på atomisbrytaren Vaygach som talade bra engelska.

Vaygach mötte Haaga på Östsibiriska havet och sedan följde Haaga efter isbrytaren under ett och ett halvt dygn.

– Vi körde efter isbrytaren enligt deras anvisningar. Exotiken dämpades av att förhållandena var liknande som på Bottenviken under hösten med dimma så gott som hela tiden. Vi hade hoppats på att få se norrsken,



men det hände bara en enda natt.

HAAGA HADE TILLSTÅND att göra passagen helt på egen hand men valde att för säkerhets skull ha isbrytarbackup. Systerfartyget Viikki gjorde samma resa senare helt utan isbrytare.

– Vår radarutrustning är mycket bra för att upptäcka och identifiera olika isförhållanden. När vi kom in i isfältet gjorde vi alla inställningar och därefter konstaterade vi att utrustningen är pålitlig och visar tillräckligt bra även problematisk is som är knappt ovanför vattenytan. Sedan måste man givetvis vara försiktig och utnyttja all sin erfarenhet i kombination med den tekniska utrustningen, påpekar Jussi Vaahtikari.

När Haaga klarat av den etapp av resan där det förekom is började stora isberg uppenbara sig.

– De syns bra på radarn och förorsakade inte problem.

ENLIGT JUSSI VAAHTIKARI var det anmärkningsvärt mycket öppet vatten på Östsibiriska havet även med beaktande av att isutbredningen brukar vara som minst under denna årstid.

– Det var sorgligt att se och gav upphov till tudelade känslor. Det är givetvis fint att man kan gå genom Nordostpassagen utan ishinder, men det är samtidigt mycket sorgligt att man kan ta sig så enkelt igenom. Vi borde snarare jobba för att man inte kunde välja den norra sjövägen på grund av is. Med dessa fartyg tar vi ett litet steg i den riktningen för att man i framtiden inte ska kunna utnyttja Nordostpassagen.

Han säger att avsaknaden av is gav många tankeställare under resan och var ett ständigt återkommande samtalsämne ombord.

– Vi funderade många gånger på hur det kan vara möjligt. När man läser om till exempel om Norden-skiölds resa genom Nordostpassagen 1878–1879 satt han fast i isen tio månader. Nu är situationen en helt annan, det känns bara inte rätt.

NAVIGERING I NORDOSTPASSAGEN är full av utmaningar, och det finns brister i ECDIS-sjökorten, berättar Jussi Vaahtikari.

– ECDIS-sjökorten täcker tillräckligt mycket av Nordostpassagen för att det ska vara möjligt att navigera och kunna välja mellan olika alternativa

rutter beroende på isförhållandena. Det finns emellertid områden där man känner att man är i utkanten av världen och ECDIS-kartan inte täcker områdena längre norrut.

I början av Nordostpassagen på resa västerut är man relativt långt söderut. När det egentliga NSR-området (Northern Sea Route) ligger akteröver och man sätter kurs mot Norge lönar det sig att navigera enligt storcirkeln.

– På denna etapp är man som längst norrut. I praktiken sker det väster om Novaya Zemlya. Vår nordligaste position var 79 grader nordlig bredd vid 70 grader östlig längd. Teoretiskt skulle det löna sig att gå ännu längre norrut, men i praktiken innebär det att man skulle komma in i isfältet.

ISBRYTAREN VAYGACH ANVISADE Haaga längs en rutt nära kusten till en början.

– Isen bestod av stora tvååriga isflak som var över en meter tjocka och som man inte så gärna kör in i. Alla kan man inte undvika men de var inte så kallade "growlers", isberg som går långt under ytan. Vår isklass 1A är alldeles tillräcklig för de förhållanden som rådde.

Fartyget körde hela Nordostpassagen utan lots.

– Det baserade sig på de ryska myndigheternas utvärdering av vår kompetens. Vi hade två extra styrmän, Jaakko Vilokkinen och Tapio Kaikkonen, från vårt rederi med på resan som hade som uppgift att dels starta upp våra egna system ombord, dels vara "ice advisor". I norr hade vi hela tiden bryggan bemannad med två styrmän som gjorde 6:6-timmars vakter. Våra egna styrmän hade därmed hela tiden som stöd en extra styrman med kompetens enligt Polar Code.

VATTENDJUPET I DELAR av Nordostpassagen är överraskande litet, berättar Jussi Vaahtikari. Därför finns det vissa djupvattenrutter som större fartyg använder. Nackdelen är att man inte har samma möjligheter att utnyttja eventuellt öppet vatten längre söderut.

– Kontinentalsockeln når förvånansvärt långt norrut. Norr om Sibirien är det grunt vatten ända till isranden. Till exempel den etapp där vi körde efter isbrytaren är mycket grund. Vi hade samma djupgående som isbrytaren och kunde lita på att isbrytaren valde en lämplig rutt. Djupet varierade mellan tio och

tjugo meter och vårt djupgående var 8,8 meter så vi höll oss i leder med ett djup av minst 15 meter. Ett problem är också att lodningarna inte alltid är helt pålitliga.

Magnetkompassen hade som värst en missvisning på 50 grader medan gyrokompassen uppvisade en viss tröghet, berättar Jussi Vaahtikari.

– Vi har dessutom satellitkompass så vi är inte helt beroende av en enda kursangivare. Det visade sig att vi klarar oss riktigt bra där. Isen är annorlunda än i hemmavattnen, men det kändes betydligt mer som hemma än vid kinesiska eller japanska kusten.

Någon fartygstrafik att tala om mötte Haaga inte under sin resa genom Nordostpassagen.

– Vi mötte högst ett fartyg per dag och de flesta var ryska.

– Vi har redan samlat erfarenhet från trafik inom polarområdena i arktiska Kanada. Vi har också kört många år till Sabetta, vi hörde till de första som gick dit. Därtill har vi tiotals år av erfarenhet från vintersjöfart på Östersjön, avslutar Jussi Vaahtikari.

Pär-Henrik Sjöström

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

”Framtiden i alternativa bränslen”

I BÖRJAN AV år 2017 trädde IGF-koden i kraft som definierar säkerhetsföreskrifterna på fartyg som använder gas eller andra bränslen med låg flampunkt. Enligt säkerhetsföreskrifterna bör alla ansvariga ombord på LNG-drivna fartyg genomgå en utbildning i säkert hanterande av flytande naturgas. För att svara på behovet av utbildning har Aboa Mare varit först i Finland med att erbjuda IGF-utbildning.

Flytande naturgas (LNG) vinner terräng inom sjöfartsindustrin. LNG utsöndrar inte sot eller andra partiklar vid förbränning och är kostnadseffektivt i sjötransport över långa sträckor. Allt fler fartyg använder naturgas som sitt primära bränsle och det har också medfört att efterfrågan på utbildning inom säkerhetsföreskrifterna har ökat. Aboa Mare arbetar i tätt samarbete med sjöfartsindustrin och har därför haft möjlighet att flexibelt svara på branschens utbildningsbehov. Aboa Mare erbjuder Basic -och Advanced-kurser för personal som jobbar på IGF-fartyg.

– Vi var först ute med att erbjuda IGF-kurser. Vår unika styrka är att vi kan bygga upp utbildningarna tillsammans med maskintillverkaren Wärtsilä, som tillverkar motorer till IGF-fartyg, och utbildningsen-



heten Wärtsilä Land and Sea Academy, konstaterar lektor Timo Virtanen som ansvarar för utbildningen i IGF-kurserna vid Aboa Mare.

I kurserna presenteras hela LNG-systemet på djupet, både teoretiskt och på ett praktiskt plan. Även miljöaspekten behandlas genomgående. Utbildningarnas innehåll är inte statiskt, tillägger Virtanen, utan uppdateras hela tiden.

– Teknologin och systemen utvecklas konstant och vår utbildning följer utvecklingen i realtid.

ABOA MARES KURSER på Basic- och Advanced-nivåerna uppfyller också STCW-kraven (Internationella konventionen angående normer för sjöfarears utbildning, certifiering och vakthållning, från engelskans International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers). Efter avslutad kurs vid Aboa Mare får varje deltagare ett kurscertifikat. Med kurscertifikatet kan kursdeltagaren sedan ansöka om en specialbehörighet vid Trafi (finska sjöfartsverket). Ibland förutsätter en specialbehörighet också specifik sjöerfarenhet.

Basic-utbildningen är en tre dagars grundkurs i allmän gassäkerhet och gashantering och är obligatorisk för sjöfare som är ansvariga för säkerhetsuppgifter i anslutning till underhåll och användning av LNG-bränsle. Advanced-nivån ger fördjupad utbildning för däck och maskinbefäl och annan personal som är direkt ansvarig för användning och underhåll av bränsle och bränslesystem på fartyg som verkar under IGF-koden. På Advanced-kursen utbildas deltagarna också i bunkring av naturgas med hjälp av simulatorer. Kurserna har en gemensam dag av praktiska brandsäkerhetsövningar som ordnas i samarbete med Meriturva i Obbnäs.

– Kursdeltagarna får öva på att hantera gasbränder och vi går även igenom första hjälpen. Praktiska övningar ger en djupare förståelse för brandsäkerhetsfrågor, konstaterar Timo Virtanen.

Advanced-specialbehörigheten förutsätter 30 dagar sjötjänst och tre LNG-bunkringar men vid Aboa Mare kan man avlägga kraven via en skild IGF-simulatorkurs. Simulatorkursen tar upp avvikande situatio-

ner och tekniska fel som specifikt gäller gashantering.

– Vi går igenom olika kunskapsområden, som t.ex. bunkring och maskineriets användning och felsituationer. Man kan säga att vår kurs ger mer erfarenhet än 30 dagar på sjön, eftersom vi kan öva en mängd olika scenarier inom en kort tid, även händelser som förhoppningsvis aldrig uppstår i verkligheten.

TIMO VIRTANEN ANSER att sjöfartens framtid ligger i alternativa bränslen. Det blir allt vanligare med fartyg som drivs med LNG och tillväxten är kraftig både inom fraktrafiken och passagerartrafiken. Rederierna är motiverade att ta i bruk mer miljövänliga bränslealternativ – och även tvungna att göra det. År 2015 skärptes kraven om svaveloxidutsläpp från fartyg inom EU. För att uppfylla de nya utsläppskraven kan fartygen använda lågsvavligt bränsle, installera svavelskrubbers eller övergå till att använda alternativa bränslen såsom LNG. I Aboa Mare syns utvecklingen bland annat i ett ökat behov av IGF-utbildningar.

– Aboa Mares utbildningar är överlag internationella och IGF-kurserna är inget undantag, vi har kursdeltagare från hela världen, säger Timo Virtanen.

MERITURVA



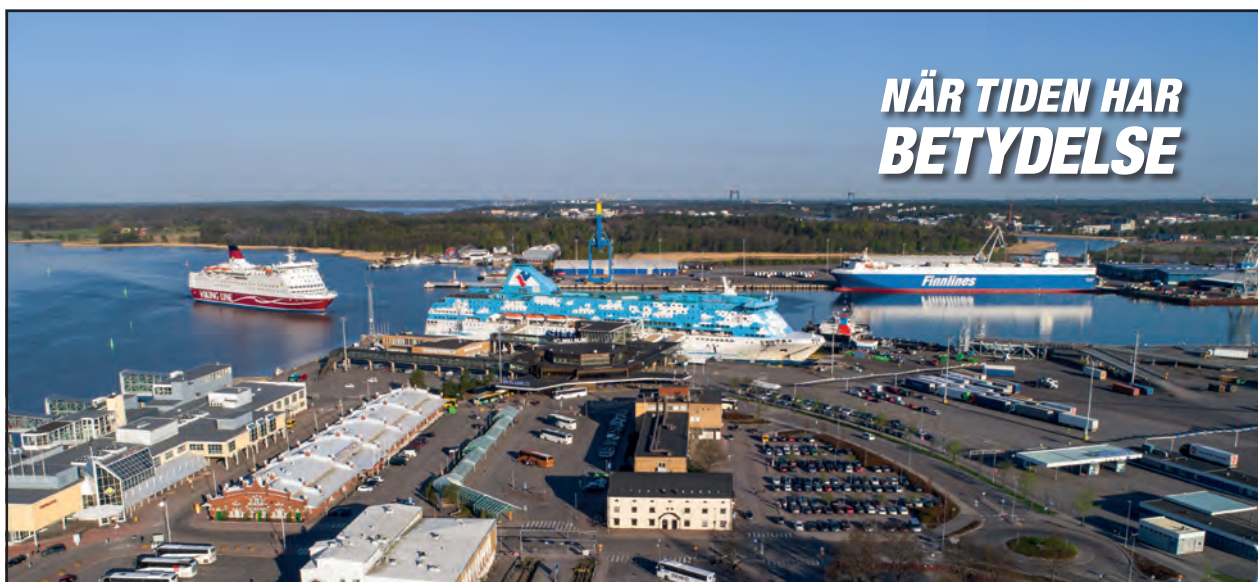
NEED TO REFRESH?

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.PORTOFTURKU.FI

PORT OF TURKU
FINLAND



Why Finland?

“WHY FINLAND?” THE question I expected from overbearing family, concerned friends, and the odd psychiatrist, actually, has most often been derived from the incredulous Finns themselves. After all, what rationally minded, 30-year old American would pull up stakes and hop the pond to an out of the way northern European country? For maritime school no less!

The truth is I didn't know where I might land when the bug – a pre-midlife crisis – for a life change started gnawing. My only steering mark was a total avoidance of the office. The infinite power of the internet launched my quest. Where universities from Romania to Kazakhstan failed to respond to my inquiries (and the UK was too expensive), a small university in southwest Finland was more than ready to answer my every question. The program head himself even provided some insight into the shipping industry. Moreover, Novia University of Applied

“Finally – and most importantly – no silly uniforms”

Sciences presented a sleek, user friendly website that eventually walked me through the application, acceptance, and immigration processes.

NATURALLY, IT'S A quandary to some as to why I didn't attend a U.S. academy. Admittedly, that would've been a much simpler endeavor. However, studying abroad has both apparent and implicit benefits. For instance, the industry is inherently international, so being immersed in such an environment builds necessary awareness and tolerance. Beyond that, the Standards for Training, Certification, and Watchkeeping (STCW) convention ensures I receive the same training in Finland as I would in any other member state. That will be important later when navigating the job market. Finally – and most importantly – no silly uniforms.

IT HAS NOT all been, pardon the pun, smooth sailing. The expected culture shock of moving to a different country unexpectedly came in the form of a different educational process. Notably, I was accustomed to a system where the student chose his courses and program map. Moreover, I had no idea a majority of the courses would last just a week or two. Perhaps most peculiar has been the treatment of the students. From affordable housing options to subsidized cafeteria lunches, the Finnish mentality in regard to education seems to be one of support – quite opposite from the student debt culture I left back in the U.S.

Having never attended a maritime university elsewhere, I cannot compare Novia's program. That said, the program displays some admirable attributes. To begin, Novia is partnered with Aboa Mare Training Center, meaning I receive the same quality of instruction from the same cadre as Finnish private and public sector seafarers. On the topic of cadre, since the education takes place in a modern training center – as opposed to a stuffy, ivy-covered university building- the teachers match their surroundings; a majority are former officers with decades of experience behind them. So, while some may be a bit rough around the edges, at least I'm assured

the ground truth of the industry from professional sources.

TO BE FAIR, there are some shortfalls here. For instance, most courses are offered only once a year leading to a “now or never” situation. Also, this type of scheduling severely limits progressing faster in the program. That issue has somewhat been addressed with a propensity towards e-learning, however as a traditionalist, I prefer lectures and a bit of the Socratic method. Such a bias might evolve from a love of linguistics, which every lecture is chock-full of given the three languages – Finnish, Swedish, and English – that most of the instructors throw around to ensure comprehensive student understanding.

Aside from these pros and cons, the crowning mark of any maritime academy is its practical training. Unlike some academies where students are sponsored by a shipping company, Finnish academies fall under a nationwide system that pairs students with Finnish flagged vessels. Effectively, this presents the opportunity to gain experience on anything from a Ro-Ro ship to an icebreaker. Although it is worth noting, being a non-Finn (and non-European) can restrict some placements due mostly in part to bunkering in Russia. However, the professional environment of Aboa Mare has led to several partnerships outside of the national placement system. Because I walked into this field completely ignorant, I’m quite pleased to be free to explore a multitude of ship types.

FOR THOSE UNAWARE, this Baltic Sea nation furnishes a lengthy seafaring history. Whilst not in contention with the British and Spanish sea giants from days of yore, Finns have been no strangers to the maritime environment. Fast-forward a couple of centuries and now there are major shipyards up and down the west coast churning out ships. Not willing to let the industries grow stale, Finnish marine companies continuously innovate to stay on the cutting edge with inventions like azipod propulsion and the Wärtsilä 31 diesel engine. But I’m no expert. Thankfully, one of the best maritime museums, the Forum Marinum, is right down the street from the university.

As for living in Finland, if I didn’t find something to complain about then I wouldn’t be properly assimilating to the culture. The culture, I should mention,

that embraces just about anything the rest of Western society has collectively labelled negatively: extreme temperatures (from the sauna to ice swimming), salty licorice, long silences, and underselling every national pride out of sheer humbleness. So, while the days are cold and dark and a decent pint might cost 8€, I still have managed to find plenty of endearing aspects in this country.

Thinly veiled under a veneer of IKEA furniture and Scandinavian-styled social security, a raw, earthy people still connect with nature on a regular basis. This preference towards the outdoors and general tranquility speaks to a bygone era, to those “good old days”. For me, it feels like home. Perhaps that’s a byproduct of the Finnish culture of embracing the unpopular; it leads to a sense of acceptance. That is to say, when a Finn asks me “why Finland?”, I can answer as a middle-aged American undergoing a reeducation for a drastic career shift “why not?”. And for them, as well as for me, that’s just fine.

Trevor F. Yoak

Maritime Management Student – Novia UAS

The logo for Prima Shipping Group features the word "PRIMA" in a large, bold, white sans-serif font, followed by the word "SHIPPING GROUP" in a smaller, bold, white sans-serif font. To the right of the text is a white square containing a stylized blue letter "G".

PRIMA
SHIPPING GROUP

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

Jubilerande skeppsbefäl



"VINTERN 1868 SAMLADES några väderbitna kaptener på Societetshuset i Åbo för att grunda en förening," står det i annalerna. Hur såg Åbo, Finland och sjöfartsvärlden ut på den tiden?

Hela vårt samhälle undergick en genomgripande förändring under den senare hälften av 1800-talet. Den lagstiftningsverksamhet, som inleddes i Finland vid lantdagen 1863, frigjorde näringslivet från skråväsendets bestämmelser. Genom en förordning av den 24 februari 1868 upphävdes alla lagar, som därtills inskränkt näringsfriheten. Förordningen av 1868 förutsatte att städernas borgerskap skulle organisera sig i yrkesföreningar.

DEN 16 MAJ 1868 kallades handlanden, fabriksidkare och hantverkare inför magistraten i Åbo för att rådgöra om bildandet av sådana föreningar, som förordningen av den 24 februari förutsatte. Mötet resulterade i att två föreningar bildades, Hantverksföreningen i Åbo och Handels- och fabriksföreningen i Åbo.

Redan den 8 januari hade emellertid ett antal

sjökaptener vid ett möte i gamla Societetshuset, sedermera Stadshuset, enhälligt beslutat att bilda en sjökaptensförening. På mötet presiderade kollegiasessorn B. M. Ekelund, som från 1845 till 1864 hade varit föreståndare för navigationsskolan i Åbo. Övriga närvarande representerade navigationsskolan, sjömanshuset och yrkeskåren.

Stadgarna uppgjordes vid ett möte den 8 februari och godkändes av senaten den 23 maj 1868.

Därmed hade Skeppsbefälhavareföreningen i Åbo bildats som den första nya yrkesföreningen i Åbo. I dag kan föreningen var stolt över att vara Finlands äldsta sammanslutning av denna art.

Landets, länets och Åbos handelsflotta höll på att återuppbyggas efter Krimkriget, då England och Frankrike kapade 89 finska fartyg, brände ett stort antal och gjorde att 158 fartyg snabbt såldes till neutrala länder, "undan britererna". Åbo gamla skeppsvarv och industrin kring detta fick bråda tider.

Nu förutsåg myndigheterna inga blockader eller krigshandlingar, varför skyldigheterna att hålla salt i "beredskapslager" avskaffades. Åbos av Engel ritade

saltmagasin hade gjort sitt.

Trots detta växte rederierna, en tredje sjöassuransförening grundades (Åbo Läns Assuransförening).

Frakterna var inte goda, men stigande efter amerikanska inbördeskriget som tog slut 1865. Mycket tonnage behövdes till den nyöppnade guanotraden från Peru och för lyspetroleumfrakter från USA. Man hade även börjat skeppa ris från Asien till Europa. För finska fartyg fanns alltid spannmålstransporter från Svarta Havet. Vid den här tidpunkten var ryska kejsardömet's handelsflotta i utrikesfart mindre än enbart Åbo läns lantmannafloatta!

Otto Sjöströms fartygskalender har år 1865 noterat 869 allmogefartyg på tillsammans 31 600 läster. Åbo läns handelsflotta på 200 000 läster utgjorde hälften av hela Finlands handelsflotta.

År 1868 gjordes från Åbo 373 resor till Sverige, 141 till England, 96 till Tyskland, 21 till Danmark samt även långresor med begynnelselast till Medelhavet.

ENLIGT STADGARNNA TILLKOM rätt till medlemskap i Skeppsbe-fälhavareföreningen i Åbo de i Åbo bosatta sjökaptener och östersjöskeppare samt styrmän, som hade innehaft styrmansbefäl.

Sammanträden skulle äga rum varje helgfri lördag kl 5 till 7 e.m. från början av november till slutet av mars.

Enligt förordningen av den 24 februari 1868 ankom det på de föreningar, som städernas borger-skap bildade, att vid behov biträda myndigheterna genom att stå till tjänst med nödvändig sakkunskap. Uppgiften att avge sakkunnigutlåtande åt myn-digheter var förvisso för 140 år sedan långt mera maktpåliggande för en yrkesförening än den är idag. Såväl antalet myndigheter som antalet tjäntesmän var långt mindre än nu. Myndigheterna själva gjorde inte anspråk på att besitta kunskaper rörande näringslivets speciella problem.

Därför anlätade senaten regelbundet olika yrkesor-ganisationer.

ÅBOSKEPPEN GJORDE ALLT längre resor, de var ute två till tre år och besökte alla världens hörn. År 1868 avseglade barken Atka, förd av A. M. Eklund, på sin tionde långresa. Årets nybyggda skuta, barken Lennetär, seglade till Cadiz med trävaror, gjorde en resa inom Medelhavet och seglade sedan till England

”Finska sjömän kunde också, genom att vrida ett tag på mössan, ur ballastvattnet tappa vilken som helst dryck de önskade.”

och tog en kollast till Singapore. Barkskeppen Finland och Constantin hade gjort sockerresor Kuba–Åbo och Finland fick nu en trävarulast till Marseilles och därefter lyckades kaptenen få en frakt med tegel från Barcelona till Kuba. Där lastade man full last med socker och ”tjugo pipor rom” (cirka 9 500 liter).

”Kaptenen borde tillse att vi får en vara av bästa sort... rommen borde beläggas med ’couleur’ så mörk som möjligt, emedan en ljus vara är svår att sälja till våra bönder, som dricker denna rom”, skrev redaren.

Finland avgick från Kuba, precis då skeppsbe-fälhavareföreningen bildades och sockret och lasten ankom Beckholmsfjärden den 9 juli för att avsmakas.

På grund av nödåren hade hembränning förbjudits. I Åbo fanns tre lagliga brännare. De fick inte sälja mindre än ½ kanna (1,3 liter) åt gången. Ölbryggare fanns här två till tre.

Åboköpmännen importerade kaffe, helst direkt från Rio de Janeiro. Det skeppades med mindre fartyg såsom briggen Preciosa och den lilla barken Amur. Åbos kaffeimport var 55 000 lispund, cirka 470 ton, per år. Sockret hämtades likaså i egna fartyg direkt från Kuba eller Java.

ÅR 1878 GICK föreningen till angrepp mot den inrotade sedvänjan att till kock ombord utse den yngsta och sämst avlönade skeppspojken. Visserligen lär engelska sjömän ännu på 1890-talet ha trott att finska sjömän alltid är feta, därför att de bara genom att sticka sin kniv i förmasten kunde förvandla sin mat till vad som helst som de för tillfället önskade äta. Finska sjömän kunde också, genom att vrida ett tag på mössan, ur ballastvattnet tappa vilken som helst dryck de önskade.

PIONJÄREN FÖR VINTERTRAFIKEN I Åbo skärgård, kapten August Uppman, hade 1887 inlett vintertrafik på Mariehamn med den lilla ångaren Åland.



1895 tog SBF och Handelsföreningen på nytt upp ärendet om vintersjöfart. SBF fick till uppgift att sköta ismätningen. Då den nybyggda vinterångaren Bore 1898 inledde trafik på Åbo kunde ismätningarna upphöra. Man hade nått målet, en reguljär vintertrafik mellan Åbo och Stockholm.

Den 27 januari 1948 hade 50 år förflutit sedan den Bore inledde regelbunden vintersjöfart på Åbo. Inför detta jubileum beslöt föreningen vid sitt möte den 21 januari 1948 att inleda en aktion för förverkligandet av den före kriget framförda tanken på ett monument över stadens vintersjöfart. Monumentet avtäcktes 1961.

I december 1955 påbörjade föreningen ett projekt för att samla in pengar för en minnesvård över de sjömän, som havet tagit. Som plats för minnesvården föreslogs en kulle nära Uppståndelsekapellet i Åbo.

Monumentet avtäcktes på Allhelgonadagen 1957 då den första kransen nedlades. Denna tradition har hållits vid liv och från 1969 nedläggs kransen i tur och ordning av SBF, Skeppsbefälsförbundet, Lotsförbundet, Maskinmästareföreningen i Åbo och Sjömansunionen.

Till föreningens 100-års jubileum genomfördes ett

stort projekt med att skänka ett votivskepp till Åbo domkyrka. Modellen byggdes av Åke Sandvall i Nagu och föreställer barken Turku, byggd 1852 på Åbo gamla varf.

I BÖRJAN SAMMANTRÄDDE föreningen i olika rum i det gamla societshuset. År 1920 kunde föreningen, flytta in i en egen lokal i Hotel Garni vid Slottsgatan 17. Av olika orsaker fann man det lämpligast att sköta lokalfrågan som ett fristående företag och för ändamålet bildades Nautical Club.

Ångfartygs Aktiebolaget Bore erbjöd på förmånliga villkor Nautical Club en klubblokal i rederiets fastighet, där föreningen sammanträdde i 47 år till 1977. Föreningens möten hölls därefter i många år på Svenska klubben och 1990 överlät stiftelsen för Åbo Akademi ett utrymme åt Skeppsbefälhavareföreningen på Nunnegatan. Mötena och övrig verksamhet på Nunnegatan kunde fortsätta till år 2014 då stiftelsen för Åbo Akademi sade upp hyreskontraktet. Styrelseordförandes förhandlingar med Åbo hamn ledde till resultat och hösten 2014 kunde föreningen sammanträda i Åbo hamns gamla utrymmen vid Slottsgatan 90

År 1970 bildades en sångkvartett kallad Shanty Singers. Denna kör ombildades till en egen förening 1999. Föreningen arbetar för att upprätthålla traditionen med gamla arbetssånger från segelfartygens tider, sk "shanties".

SKEPPSBEFÄLHAFVAREFÖRENINGEN I ÅBO har idag 130 medlemmar. År 2014 påbörjades arbetet med att planera föreningens 150 års jubileum.

Till jubileumsåret hörde både en utställning ombord på Suomen Joutsen och en publikation med fotografier och fakta om de ca 70 kaptenstavlorna föreningen äger tillsammans med Nautical Club. Föreningens historik är under arbete.

Föreningen fortsätter med sin roll såsom länk mellan äldre och yngre sjöbefäl samt med att försöka upprätthålla en tradition med givande föredrag kombinerade med trevligt umgänge.

Skeppsbefälhavareföreningen i Åbo fortsätter som normalt efter sitt 150 års jubileum och önskar även nya medlemmar välkomna. Vårt arbete med att "lära oss nytt och komma ihåg gammalt" är inte ännu slut.



www.aboamare.fi

Utbildning inom sjöfart

Examensutbildning på svenska

Sjökapten (YH) vid Yrkeshögskolan Novia.

Ansök till examensinriktade dagstudier (för dig med andra stadiets utbildning, t.ex. gymnasium) eller flerformsstudier (för dig med styrmansutbildning) via www.studieinfo.fi.

Kontakta Petteri Niittymäki, Utbildningsansvarig +358 44 762 3400, petteri.niittymaki@novia.fi för mera information.

Ansök 20.3 – 3.4.2019 via studieinfo.fi

Examensutbildning på engelska

Bachelor of Marine Technology, Maritime Management, Captain at Novia UAS. Contact Tony Karlsson, Head of Degree Programme +358 44 762 3411, tony.karlsson@novia.fi for more information.

Master of Engineering/Master of Marine Technology, Maritime Management at Novia UAS. Contact Peter Björkroth, Head of Degree Programme +358 44 762 3404, peter.bjorkroth@novia.fi for more information.

Application 9.1 – 23.1.2019
through www.studyinfo.fi.

INTERNATIONELLA

STUDIER I ÅBO

Följ oss:



SEASON'S GREETINGS TO ALL ÅNIKAP MEMBERS



The 200th Anniversary Chronicle of Aboa Mare is Published

The book is now available in Swedish and English.

More information: www.aboamare.fi/history



ÅNIKAP